# TEAM LOSI MINI-T

**1/18TH SCALE RTR VERSION OF THE CHAMPIONSHIP WINNING XXX-T**

# Bedienungsanleitung

**Einführung:**
Vielen Dank, daß Sie sich für den Mini-T von Team Losi entschieden haben. Diese Einführung enthält die elementaren Anweisungen für den Betrieb Ihres neuen Mini-T. Der Mini-T ist zwar ein großartiges Modell für RC-Fahranfänger, aber es verlangt eine gewisse handwerkliche Erfahrung und bei Fahrern unter 14 Jahren die Anleitung durch die Eltern. Es ist wichtig, dass Sie alle Anweisungen und das gesamte gedruckte Begleitmaterial lesen, damit Sie Ihr Modell richtig betreiben können, ohne unnötige Schäden zu verursachen. Bitte nehmen Sie sich einen Moment Zeit, alles durchzulesen, bevor Sie mit dem Modell losfahren.

distributed by:

**Sicherheitshinweise**

Dieses hochwertige RC-Modell muss mit Vorsicht und Verantwortungsbewusstsein betrieben werden. Wenn Sie Ihren Mini-T nicht sicher und verantwortungsbewusst einsetzen, kann dies zu Schäden am Modell oder an fremdem Eigentum führen. Es ist nicht vorgesehen, daß der Mini-T von Kindern ohne Aufsicht durch die Eltern betrieben wird. Team Losi und GM-Racing übernehmen keine Verantwortung für Verluste oder Schäden, die sich aus dem Betrieb, nicht ordnungsgemäßem Gebrauch oder Missbrauch dieses Erzeugnisses oder eines anderen zu seinem Betrieb notwendigen Erzeugnisses ergeben, gleichgültig, ob diese direkt, indirekt, auf Umwegen, zufällig oder als Folge seines Gebrauchs entstehen.

- Dieses Modell wird über Funksignale gesteuert, die vielfältigen Einflüssen jenseits Ihrer Kontrolle unterliegen. Diese Beeinflussung kann einen zeitweiligen Verlust der Steuerfähigkeit verursachen, so dass es ratsam ist, ständig einen Sicherheitsabstand nach allen Richtungen einzuhalten, um Zusammenstösse zu vermeiden.
- Betreiben Sie Ihr Modell auf freiem Gelände, abseits von Autos, Verkehr und Menschen.
- Laufen Sie nie auf die Strasse hinaus, egal aus welchem Grund.
- Fahren Sie Ihren Mini-T niemals mit schwachen Senderbatterien.
- Halten Sie sich sorgfältig an die Anweisungen und Warnhinweise für das vorliegende und jedes andere von Ihnen benutzte Zubehör (Lader, wiederaufladbare Akkupacks usw.).
- Halten Sie Chemikalien, Kleinteile und alle elektrischen Komponenten von Kindern fern.

***Notwendiges Zubehör***

12 Alkaline-Batterien Typ AA (8 für den Sender und 4 für den Empfänger) = 3x Best. Nr. 3422 Alkaline 4er Pack
Empfohlen: Best.Nr. 98856 Sanyo Mignon 2100mAh wiederaufladbar

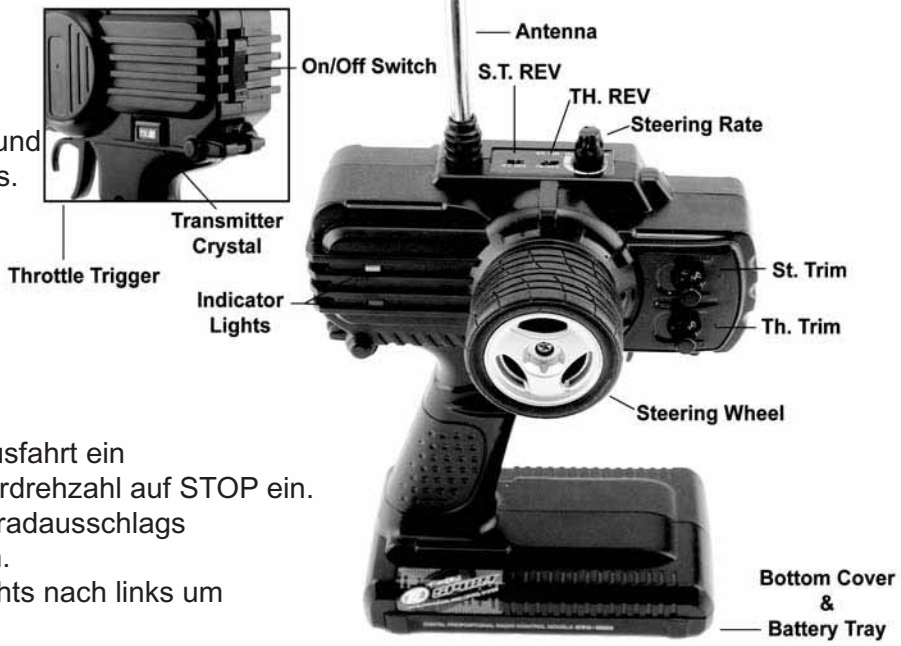
***Werkzeug und praktische Hilfsmittel***

- Reinigungspinsel mit weichen Borsten.
- 5,5mm-Schraubenschlüssel für die Radmuttern.
- Kreuzschlitz-Schraubendreher Best.Nr. 98116.14 oder 98116.15
- A99100 Inbusschlüssel 0.050" (ca 1,3mm)

Hinweis: Benutzen Sie nur Werkzeug von Team Losi oder anderes Präzisionswerkzeug. Billigwerkzeug kann die kleinen Schrauben und Kleinteile an diesem Modell beschädigen.

***Das Fernsteuersystem***

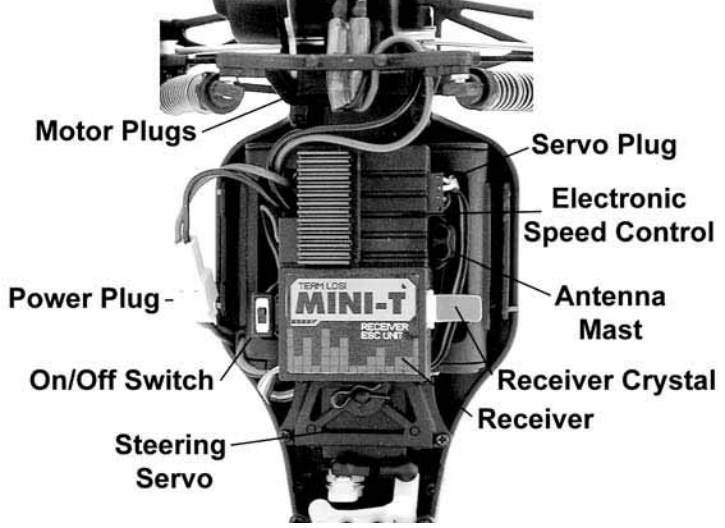
Im Folgenden bekommen Sie einen Überblick über das Fernsteuersystem des Mini-T und über seine verschiedenen Funktionen und Einstellungen. Vor der ersten Fahrt sollten Sie unbedingt alle diese Funktionen und Einstellungen gelesen und verstanden haben.




**1. Steering Wheel:** Zur Richtungssteuerung (rechts/links) des Modells
**2. Throttle Trigger:** Steuert Geschwindigkeit und Fahrtrichtung (vorwärts/rückwärts) des Modells.
**3. Antenna:** Überträgt Steuersignale an das Modell.
**4. On/Off Switch:** Schaltet die Stromversorgung des Senders ein.
**5. Indicator Lights**: GRÜN (oben) zeigt ausreichende Batteriespannug. ROT (unten) zeigt die Signalstärke an.
**6. ST. TRIM:** Stellt die ungesteuerte Geradeausfahrt ein
**7. TH. TRIM:** Stellt in Neutralstellung die Motordrehzahl auf STOP ein.
**8. Steering Rate:** Stellt die Stärke des Vorderradausschlags bei Lenkraddrehung nach links oder rechts ein.
**9. ST. REV:** Kehrt den Lenkausschlag von rechts nach links um und umgekehrt.
**10. TH. REV:** Kehrt den Gashebelausschlag von vorwärts nach rückwärts um und umgekehrt.
**11. Bottom Cover & Battery Tray:** Deckt die Halterung der Senderbatterie ab.
**12. Transmitter Crystal:** Legt Frequenz und Kanal der Funkfernsteuerung fest.
Der Empfänger braucht einen dazu passenden Frequenz/Kanal-Quarz.

***Empfänger und Fahrtregler***

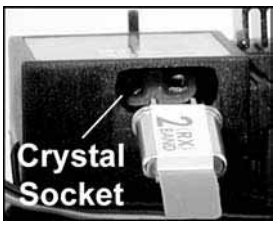
**1. Receiver:** Empfängt die Steuersignale des Senders für das Modell.
**2. Receiver Crystal:** Legt den Empfangskanal fest.
**3. On/Off Switch:** Schaltet die Stromversorgung des Empfängers ein und aus.
**4. Antenna Mast:** Antennenhalter vom Empfänger
**5. Power Plug:** Verbindet den Akku-Pack mit dem Empfänger/Fahrtregler.
**6. Steering Servo:** Führt die Steuerbewegungen aus.
**7. Steering Servo Plug:** Verbindung zum Empfänger und zur Stromversorgung.
**8. Electronic Speed Control:** Steuert die Leistung und die Fahrtrichtung des Motors.
**9. Motor Plugs:** Verbindung zu Fahrtregler und Stromversorgung..




***Frequenzen/Kanäle wechseln***

Der Mini-T wird im 27MHz-Band betrieben; 6 verschiedene Frequenzen/Kanäle stehen zur Auswahl. Einfach ausgedrückt entspricht eine Frequenz einem Fernsehkanal. Der Sender, den Sie in der Hand halten, entspricht einem Fernsehsender, und das Modell ist mit dem passenden Quarz so etwas wie ein Fernseher, der nur auf die Frequenz dieser einen Station eingestellt ist. Der Mini-T ist mit auswechselbaren Quarzen ausgestattet, mit denen sich die Betriebsfrequenz / der Kanal ändern läßt. Das ist besonders dann praktisch, wenn Sie mehrere Mini-Ts gleichzeitig in einer Gruppe fahren wollen. Wenn Sie die Quarze/Frequenzen wechseln wollen, müssen Sie die Quarze immer paarweise wechseln, immer einen Quarz am Sender und einen entsprechenden Quarz am Modell. Jeder der 6 Kanäle hat eine Farb- und Zahlenmarkierung. Jedes Quarzset enthält einen eindeutigen Quarz für den Sender (als TX gekennzeichnet) und einen für den Empfänger (RX). Zum Wechseln ziehen Sie die Quarze sanft heraus, dann richten Sie die Pins jedes Quarzes auf die Sockel aus und schieben Sie sie sorgsam hinein. Wenden Sie keine Gewalt an, da sonst Beschädigungen entstehen können.
Wenn sie klemmen, prüfen Sie, ob die Pins verbogen sind.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Quarz | 1 | Braun | Kanal 4 | 26.995 MHz | (B1094) |
| Quarz | 2 | Rot | Kanal 9 | 27.045 MHz | (B1095) |
| Quarz | 3 | Orange | Kanal 14 | 27.095 MHz | (B1096) |
| Quarz | 4 | Gelb | Kanal 19 | 27.145 MHz | (B1097) |
| Quarz | 5 | Grün | Kanal 24 | 27.195 MHz | (B1098) |




***Einstellungen vornehmen***

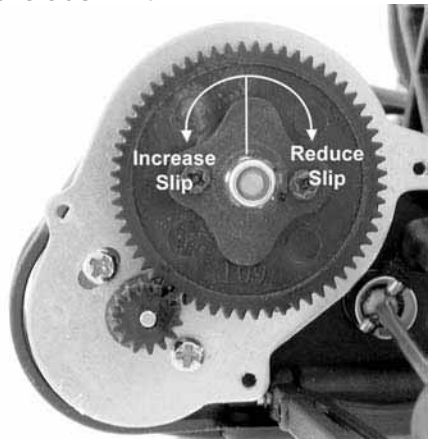
Die folgenden Einstellwerte sind einfache und leicht zu erhaltende Einstellungen, die einen sauberen Betrieb und gute Leistung garantieren. Da der Mini-T werksseitig schon optimal eingestellt ist, raten wir allen RC-Fahranfängern, nichts zu verändern und nur bei Bedarf etwas nachzustellen. Erst mit zunehmender Erfahrung sollten Neulinge mit anderen Einstellungen herumexperimentieren.

***Tuning am Chassis***

Am Mini-T lassen sich einige Tuning-Maßnahmen durchführen, wenn Sie die Leistung erhöhen wollen. Es gibt zwar mehrere mögliche Einstellungen für die Stoßdämpfer und die Spurstangen, aber wir haben, wie schon gesagt, das Modell für die meisten Zwecke optimal eingestellt. Die folgenden Einstellungen lassen sich leicht durchführen und erhalten und garantieren sauberen Betrieb und gute Leistung. Wenn Sie etwas verstellen wollen, so tun Sie dies immer in kleinen Schritten und prüfen Sie, ob sich dies nicht auf andere Chassisteile auswirkt.

***Einstellen der Rutschkupplung***

Der Mini-T verfügt über eine Rutschkupplung, die sowohl zur Antriebssteuerung als auch zum Schutz des Getriebes dient. In erster Linie dient sie dazu, plötzliche Stöße auf die Antriebswelle abzufangen, wie sie bei weiten Sprüngen auftreten, oder wenn stärkere Motoren oder Batteriepacks als mitgeliefert verwendet werden. Zudem läßt sich mit ihrer Hilfe der Kraftfluß zu den Hinterrädern ausgleichen und das Durchdrehen der Räder auf schlüpfrigem Grund begrenzen. Sie können die Rutschkupplung nachstellen, indem Sie zur Verringerung des Schlupfes die 3mm-Stellmutter im Uhrzeigersinn (nach rechts) drehen und umgekehrt.

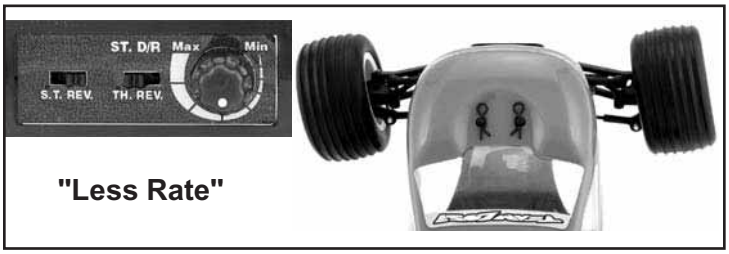



Fortsetzung auf der nächsten Seite.....

Bei richtiger Einstellung darf sich das Getriebe-Stirnrad fast nicht mit dem Daumen nach vorn drehen lassen, solange Sie die beiden Hinterräder festhalten. Um dies beim Fahren zu prüfen, schalten Sie den Mini-T ein und stellen Sie ihn auf den Boden. Schubsen Sie ihn an, so daß er frei rückwärts rollt, und geben Sie Vollgas. Die Kupplung darf dabei nicht mehr als 2-3 cm (1") weit rutschen, während das Modell beschleunigt. Mit einem Standartmotor und 4 Batteriezellen ausgerüstet, dürfte es überhaupt nicht zum Rutschen kommen. Bei 5-6 Zellen darf sie leicht rutschen. Vergessen Sie nicht, vor dem Fahren den Getriebedeckel wieder aufzusetzen!

***Größe des Lenkauschlags***

Oben rechts am Sender befindet sich der Lenkausschlag-Regler. Mit diesem Hilfsmittel für Fortgeschrittene, das man sonst nur bei Fernsteuerungen für Wettbewerbsmodelle findet, läßt sich die Größe des Ausschlags der Vorderräder für jeden Lenkradausschlag einstellen. Damit können Sie von schlüpfrigem auf festen Boden umstellen. Wenn Ihr Mini-T zu scharf dreht oder zu leicht übersteuert, versuchen Sie es mit einer niedrigeren Lenkausschlagrate, indem Sie den Stellknopf gegen den Uhrzeigersinn (nach links) drehen. Für schärferes oder erhöhtes Kurvensteuern drehen Sie ihn nach rechts (gegen den Uhrzeigersinn).




**"Less Rate"**

**"Full Rate"**

***Sturz***

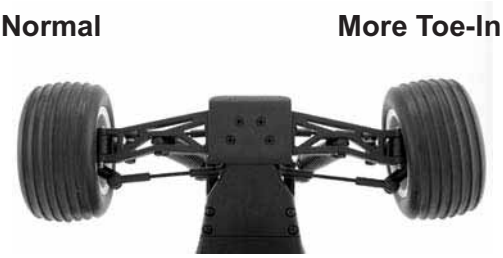
Darunter versteht man den Winkel zwischen Rad und Boden, von der Front- oder Heckseite des Wagens her gesehen. Achten Sie darauf, dass sowohl die Vorder- als auch die Hinterräder genau senkrecht oder leicht nach oben innen geneigt stehen. Wenn Sie auf Teppichböden oder Böden mit ähnlich guter Haftung fahren, werden Sie eine leicht erhöhte Neigung nach innen vorteilhaft finden. Diese Einstellung wird über die Gewindestangen festgelegt, die von der vorderen bzw. hinteren Trennwand zum Achsschenkelträger oder zur hinteren Nabe führen. Durch Verkürzen dieser Stangen werden Sturz und Neigungswinkel vergrößert und umgekehrt.

**Normal** **More Camber**

***Vorspur***

Das ist die Stellung der Radseiten links und rechts zueinander.Im Idealfall sollen die Vorderseiten der Räder ganz leicht aufeinander zu zeigen, von oben her gesehen. Das macht die Spurhaltung stabil. Die Vorspur wird über die Gewindestangen der Lenkung auf beiden Seiten kontrolliert. Wenn diese auf länger eingestellt werden, wird die Vorspur erhöht und umgekehrt.

**Normal** **More Toe-In**



***Bodenfreiheit***

Das ist die Höhe des Chassis über dem Boden während der Fahrt. Der Mini-T wird mit Federscheiben geliefert. Werden diese zwischen Stoßdämpferoberseite und Federn eingebaut, erhöht sich die Vorspannung der Federn und das Chassis liegt höher. Diese Einstellung empfiehlt sich für äußerst rauhe Oberflächen.

***Optionales Zubehör***

Team Losi und andere Hersteller bieten optionales Tuning-Zubehör in zwei Kategorien an - für Leistung und Aussehen. Beim Kauf von Teilen für das Äußere überlegen Sie bitte gründlich, ob diese Teile Auswirkungen auf Leistung und Haltbarkeit haben können. So haben chromfarbene Plastikfelgen zwar keine Auswirkung auf die Leistung, sehen aber cool aus. Alufelgen sehen noch cooler aus, vergrößern aber die Masse insbesondere der sich drehenden Teile, was die Leistung beträchtlich einschränkt. Desgleichen erhöht sich die Gefahr, dass bei hartem Fahrstil Achsen verbogen werden und Achsschenkel brechen. Leistungssteigernde Teile dagegen ersetzen vorhandene Teile und tun ihre Arbeit entweder anders oder besser, wenn es um besondere Einsatzzwecke geht wie z.B. Wettbewerbsfahren oder Rennen. Prüfen Sie, bevor Sie kaufen. Die optionalen Teile, die Sie in Betracht ziehen sollten, um die größte Leistungssteigerung zu bekommen, sind:

- *Kugellager für Vorderräder und Hinterradnaben* *(B1100)*
- *Öldruckstossdämpfer* *(B1110)*
- *Wiederaufladbare NiMH-Akkupacks* *(98834.6M)*
- *Kugeldifferential* *(demnächst erhältlich)*

***Reinigung:*** Die Leistung kann schlechter werden, wenn Schmutz in die Lager oder in die beweglichen Teile der Radaufhängung gerät. Entfernen Sie Schmutz oder Staub mit Druckluft, einem weichen Pinsel oder einer Zahnbürste. Vermeiden Sie es, Lösungsmittel oder Chemikalien zu benützen, da diese erst recht Schmutz in die Lager oder in die beweglichen Teile spülen können und auch die Elektronik in Mitleidenschaft ziehen können.

***Montage des Differentials:*** Die Zahnräder im Differential nützen sich mit der Zeit ab. Dasselbe gilt für die Wellen, Wellenlager und Hinterachsen. Wir empfehlen, alle ausgebauten Teile auf einem Stück Stoff oder einem Papiervlies auszulegen, um das Zusammenbauen leichter zu machen.
1) Motorstecker abziehen. 2) Getriebedeckel entfernen 3) Die Halteschrauben des Motors oben am Getriebe und die zwei ganz unten hinten am Chassis herausschrauben. 4) Entfernen Sie die Schraube, mit der die hintere Stoßdämpferbrücke am Getriebe befestigt ist, und die 4 Schrauben unten am Chassis, mit denen des Getriebegehäuse befestigt ist, und schieben Sie es aus dem Chassis heraus.

5) Öffnen Sie die linke Seite des Getriebegehäuses, indem Sie die drei Schrauben lösen. 6) Entfernen Sie alle Abstandsscheiben an den Kegelzahnrädern und legen Sie sie so zurecht, daß Sie sie in gleicher Reihenfolge wieder zusammenbauen können. 7) Entfernen Sie das große Plasik-Tellerrad und die Kegelräder an beiden Seiten. Sie können das ausgebaute Differential als Muster für den Zusammenbau des Ersatzdifferentials benützen (ein bißchen Team Losi Teflon-Fett #A3066 kann für bessere Leistung aufgetragen werden).
8) Bauen Sie das in der Mitte befestigte Zwischenrad aus dem Getriebeseitenteil aus. Ziehen Sie die Welle heraus und drücken Sie die Kugellager auf beiden Seiten heraus. Bauen Sie diese Lager in das neue Getriebe ein.

***Zusammenbau des Differentials***

Setzen Sie das Zwischenrad und die Welle in die Mitte des gleichen rechten Seitenteils des Getriebegehäuses ein. Setzen Sie alle Abstandsscheiben, die vom rechten Kegelrad stammen, wieder auf und schieben Sie es in das untere Lager. Setzen Sie alle Abstandsscheiben, die vom linken Kegelrad stammen, wieder auf und lassen Sie es in das untere Lager gleiten, während Sie das linke Getriebeseitenteil halb zurück in die Endposition drücken. Setzen Sie dieSchrauben wieder ein und bauen Sie das wieder zusammengebaute Getriebe wieder ein , indem Sie die beim Ausbau erfolgten Schritte in umgekehrter Reihenfolge durchführen.

**Getriebe-Stirnrad auswechseln**

Öffnen Sie das Getriebegehäuse durch Herausschrauben der 3 kleinen Schrauben. Wenn Sie das Stirnrad durch ein Rad anderer Größe (=Anzahl der Zähne) ersetzen, müssen Sie zuerst die 2 Schrauben, mit denen der Motor befestigt ist, lockern (nicht entfernen!) und ihn leicht zurückschieben. Entfernen Sie die 3mm-Mutter am Ende der Kupplungswelle sowie alle Kupplungsteile an der Außenseite des Stirnrads und das alte Stirnrad selbst. Setzen Sie das neue Stirnrad auf und fügen Sie die Kupplungsteile hinzu. Wenn Sie die Stirnradgröße verändert haben, lesen Sie weiter unten nach unter "Einstellen des Zahnradspiels". Nach dem Auswechseln des Stirnrads müssen Sie die Kupplung neu einstellen, wie weiter oben beschrieben.

***Andern des Zahnverhältnisses an Ritzel und Getriebe-Stirnrad***

Wenn Sie das Ritzel austauschen wollen, dann überlegen Sie gut, weshalb. Im allgemeinen gilt: ein größeres Ritzel bringt mehr Höchstgeschwindigkeit, verringert aber die Beschleunigung und die (Batterie-)Laufzeit. Das empfiehlt sichnur für wirklich lange Rennkurse mit wenig engen Turns. Ein kleineres Ritzel ergibt eine bessere Beschleunigung undvielleicht eine längere Laufzeit, aber die Höchstgeschwindigkeit ist ein wenig niedriger. Das empfiehlt sich für kurze Kurse oder wenn Sie einen "heißen" Motor fahren. Das eingebaute Ritzel bietet den besten Mittelwert zwischen beiden Extremen. Zum Austauschen des Ritzels entfernen Sie den Getriebedeckel, lösen die Motorschrauben und schieben den Motor zurück. Drücken Sie das Ritzel mit einer kleinen Spitzzange weg, die Sie zwischen Motorwandund Ritzelrückseite ansetzen. Setzen Sie das neue Ritzel auf das Ende der Motorwelle auf und drücken Sie es mit der breiten Seite der Zange oder mit einem ähnlich flachen Werkzeug an die gleiche Stelle wie das alte Ritzel. Wenn Sie die Größe des Ritzels geändert haben, müssen Sie das Zahnradspiel neu einstellen, wie im nächsten Abschnitt beschrieben. Achtung: Falls Sie einen Motor eines Dritthändlers eingebaut haben, fragen Sie den Hersteller nachden richtigen Getriebewerten. Überlasten Sie niemals den Motor mit zu großen Zahnrädern - das führt evtl. zu Überhitzung, was den Motor und den Fahrtregler beschädigen kann.

***Einstellen des Zahnradspiels***

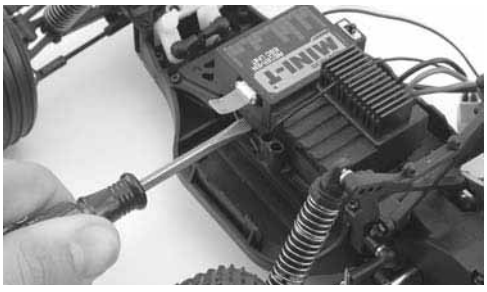
Lockern Sie die Motorbefestigungsschrauben ein bißchen. Schieben Sie den Motor nach vorn, bis das Ritzel in das Stirnrad greift. Ziehen Sie die untere Motorschraube leicht an und versuchen Sie, das Stirnrad hin-und herzudrehen. Es muß ein kleines bißchen Spiel bleiben, bevor der Motor weitergedreht wird. Falls nicht, ziehen Sie den Motor an der Oberseite ein wenig zurück und prüfen Sie erneut das Spiel. Wenn die Zahnräder zu viel Spiel haben, drücken Sie den Motor oben ein bißchen nach vorn. Bei richtiger Einstellung lassen sich die Räder frei und fast geräuschlos nach vorn drehen. Vergewissern Sie sich vor der ersten Fahrt, daß beide Motorschrauben angezogen sind und der Getriebedeckel geschlossen ist.

***Lenkservo***

Ziehen Sie den Stecker des Servokabels von der linken Seite des Empfängers ab. Entfernen Sie die 4 kleinen Schrauben, mit denen der Servohalter am Chassis befestigt ist. Heben Sie das Steuergestänge mit einem Schrauben-zieher oder einer kleinen Zange vom Servoarm ab und ziehen Sie es ab. Die Servohalterungen zu beiden Seiten des Servos brauchen Sie nicht abzumontieren, da alle Servicearbeiten auch so durchgeführt werden können. Beim Wiedereinbau gehen Sie in umgekehrter Reihenfolge vor.

***Empfänger / Fahrtregler (ESC)***

Ziehen Sie das Stromkabel und die Kabel zum Motor und zum Servo ab. Ziehen Sie das Antennenkabel vorsichtig vom Rohr der Antenne ab. Versuchen Sie nicht, den Empfänger oder den elektronischen Fahrtregler (ESC) zu öffnen, denn nur Service-Techniker haben die Werkzeuge und Ersatzteile, die für eine Reparatur nötig sind. Die Empfänger/ESC-Einheit ist mit doppelseitigem Schaum-Klebeband befestigt. Fassen Sie die Einheit mit Daumen und Zeigefinger an der Unterseite an und ziehen Sie sie vom Träger ab, fragen Sie notfalls nach Hilfe. Unter Umständen können Sie einen großen Flachschraubendreher zwischen der Einheit und dem Träger einschieben und die Einheit hochstemmen. Bevor Sie alles wieder mit Servo-Klebeband oder ähnlichem einbauen, sorgen Sie dafür, daß nirgends mehr Schaum- oder Klebstoffreste anhaften



**Service und Reparaturen**

In Problemfällen oder bei Fragen und Reparaturen, wenden Sie sich bitte an:

**GRAUPNER-Service, Henriettenstrasse 94-96, D-73230 Kirchheim/Teck, Tel. +49/1805/472876**

Bevor Sie anrufen, verwenden Sie bitte die Anleitung zur Fehlersuche am Mini-T auf der nächsten Seite. Dies erspart Ihnen evtl. einen Anruf.

www.teamlosi.com www.gm-racing.de

# Anleitung zur Fehlersuche am Mini-T

| | | |
|---|---|---|
| keine Funktion | Batterie nicht geladen oder eingesteckt<br>Kein Quarz im Empfänger<br>Kein Quarz im Sender<br>Empfängerschalter auf AUS<br>Senderschalter auf AUS oder Batterie leer | Batterie laden/einstecken<br>evtl. Quarz einstecken<br>Empfänger einschalten<br>Batterien laden |
| Motor läuft, aber Hinterräder drehen sich nicht | Ritzel greift nicht in Stirnrad ein<br>Ritzel schleift auf Motorwelle<br>Kupplung zu locker eingestellt<br>Getrieberäder gelockert<br>Mitnehmer auf Achse fehlt. | Zahnradspiel einstellen<br>Ritzel austauschen<br>Kupplung nachstellen<br>Getrieberäder austauschen<br>Prüfen und ersetzen |
| Lenkung geht nicht | Servostecker nicht im Empfänger<br>Servo-Zahnräder od. Motor beschädigt | Stecker ganz eingesteckt?<br>Servo reparieren/ersetzen |
| lenkt nur links oder rechts | Servogetriebe beschädigt | Servogetriebe austauschen |
| Motor läuft nicht | Stecker am Motor locker<br>Motor-Stromkabel unterbrochen<br>ESC beschädigt | ganz einstecken reparieren/ersetzen<br><br>Service anrufen |
| ESC wird heiß | Motor überlastet<br>Fahrwerksteile festgefressen | kleineres Ritzel einbauen<br>Räder- u. Getriebelauf prüfen |
| Kurze Laufzeit,<br>schwache Beschleunigung | Batterien leer<br>NiCd-Akkupack nicht richtig geladen<br>Ladegerät lädt nicht bis zum Schluß<br>Zu viel Kupplungsspiel<br>Motor abgenutzt<br>Kraftübertragung festgefressen<br>Rad- und Achslager abgenutzt | neue AA-Zellen einsetzen<br>Akkupack aufladen<br>anderes Ladegerät<br>Kupplung nachstellen<br>Motor austauschen<br>Räder und Getriebe prüfen<br>neue Lager einbauen |
| Kupplung lässt sich nicht einstellen | Mitnehmer auf Welle fehlt<br>Stirnrad abgenutzt | Mitnehmer ersetzen<br>Rad ersetzen und Kupplung nachstellen |
| Slipper lässt sich nicht einstellen | Hauptzahnrad ist defekt<br>Mitnehmer fehlt auf der Welle | Hauptzahnrad erneuern & Slipper einstellen<br>Mitnehmer einsetzen |
| Räder eiern | Lager ausgeschlagen | neue Kugellager einbauen |

# TEAM LOSI MINI-T

**1/18TH SCALE RTR VERSION OF THE CHAMPIONSHIP WINNING XXX-T**

# Operation Manual

***Introduction***

Thank you for choosing the Mini-T from Team Losi Sport. This guide contains the basic instructions for operating your new Mini-T. While the Mini-T is great for first time R/C Drivers, it does require some mechanical experience and/or parental supervision for drivers under 12. It is critical that you read all of the instructions and all accompanying printed material in order to operate your model correctly and aviod unnecessary damage. Please take a moment to look them over before running the model.

distributed by:

***Safety Precautions***

This is a sophisticated radio controlled model that must be operated with caution and common sense. Failure to operate your Mini-T in a safe and responsible manner could result in damage to the model and property. The Mini-T is not intended for use by children without direct adult supervision. Team Losi and Horizon Hobby shall not be liable for any loss or damages, whether direct, indirect, special, incidental, or consequential, arising from the use, misuse, or abuse of this product or any product required to operate it.

- This model is controlled by a radio signal that is subject to interference from many sources outside your control. This interference can cause momentary loss of control so it is advisable to always keep a safety margin in all directions to avoid collisions.
- Always operate your model in an open area away from cars, traffic and people.
- Never run out into the street for any reason.
- Never run your Mini-T with low transmitter batteries.
- Carefully follow the directions and warnings for this and any optional support equipment (chargers, re-chargable battery packs, etc.) that you use.
- Keep all chemicals, small parts and anything electrical out of the reach of children.

***Required Equipment***

12 AA size Alkaline batteries, 8 for the transmitter and 4 for the model.

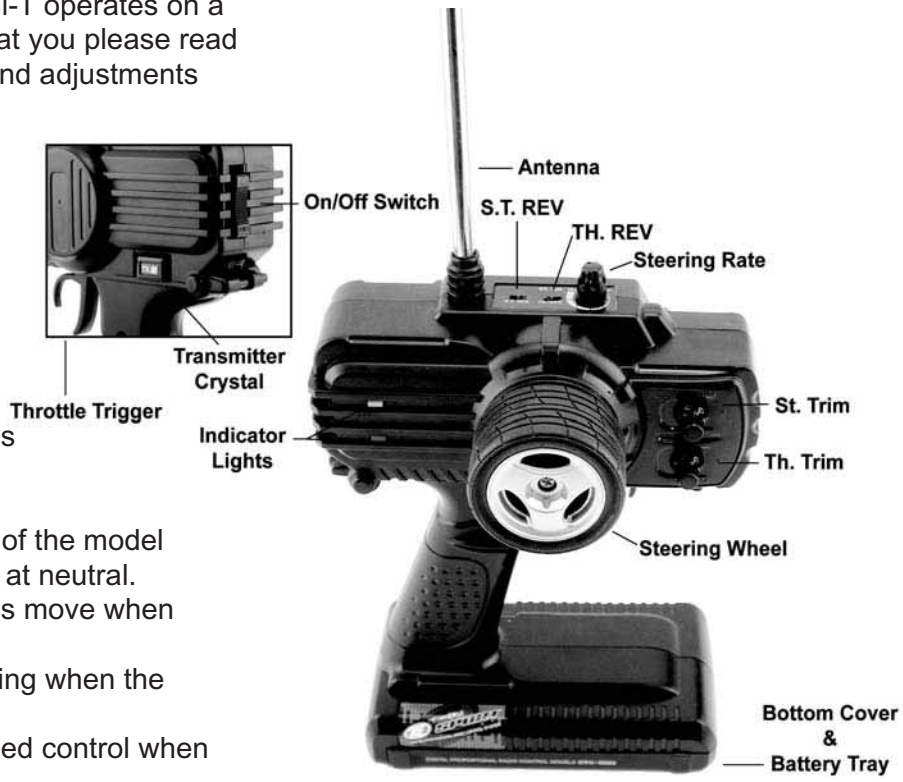
***Tools and Items You Will Find Handy***

- Soft bristle brush for cleaning
- A 5.5mm nut driver for the wheel nuts.
- A #0 or #1 Phillips screwdriver, Part.No 98116.14 or 98116.15
- A A99100 .050" Allen Wrench

Note: Use only Team Losi tools or other high quality tools. Use of inexpensive tools can cause damage to the small screws and parts used on this type of model.

***About the Radio System***

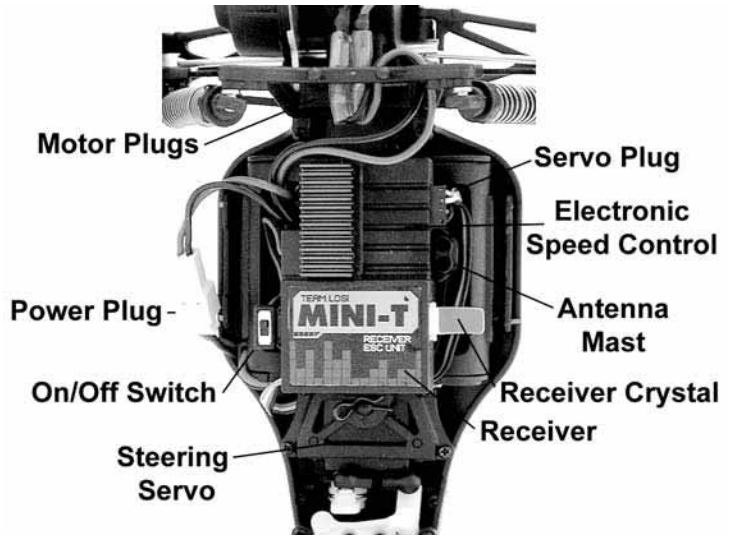
The following is an overview of the Mini-T's radio system and it's various functions and adjustments. Since Mini-T operates on a radio signal that you control, it is important that you please read and understand about all of these functions and adjustments before driving.




**1. Steering Wheel:** Controls direction (left/right) of the model.
**2. Throttle Trigger:** Controls speed and direction (forward/reverse) of the model.
**3. Antenna:** Transmits signal to the model.
**4. On/Off Switch:** turns the power on for the transmitter operation.
**5. Indicator Lights**: Green (top) light indicates adequate battery power. Red (bottom) indicates signal strength.
**6. ST. TRIM:** adjusts the "hands off" direction of the model
**7. TH. TRIM:** adjusts the motor speed to stop at neutral.
**8. Steering Rate:** adjusts amount front wheels move when the steering wheel is turned left or right.
**9. ST. REV:** reverses the function of the steering when the wheel is turned left or right.
**10. TH. REV:** reverses the function of the speed control when pulled back or pushed forward
**11. Bottom Cover & Battery Tray:** covers and holds the batteries that power the transmitter
**12. Transmitter Crystal:** determines frequency/channel you transmit on. The receiver must have a matching frequency/channel to operate.

***The Receiver/Speed Control***

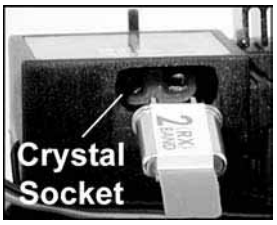
**1. Receiver:** receives the signal from the transmitter to control the model.
**2. Receiver Crystal:** determines which channel it will receive.
**3. On/Off Switch:** controls power to the receiver.
**4. Antenna Mast:** receives the signal from the transmitter.
**5. Power Plug:** connects battery pack to the receiver/speed control.
**6. Steering Servo:** controls steering movement.
**7. Steering Servo Plug:** receiver connection and power supply.
**8. Electronic Speed Control:** controls power and direction of the motor.
**9. Motor Plugs:** power connection from the speed control.




***Changing Frequencies/Channels***

The Mini-T radio operates on 27mhz and has 6 different frequencies/channels available. Simply put, a frequency is like a TV channel. The transmitter you hold in your hand is like the TV station and the model with the matching crystal is like your TV tuned exclusively to the channel of the station. The Mini-T radio is equipped with changeable crystals that allow you to change the frequency/channel you operate on. This is expecially useful when you want to run a group of Mini-T's at the same time. When changing crystals/channels you must always replace the crystals as a set with one going in both the transmitter and the receiver in the truck. Each of the 6 different channels are numbered and color-coded. Each set includes a unique crystal for the receiver marked (RX) and one for the transmitter marked (TX). The crystals are changed by gently pulling them out, then lining up the two pins of each crystal with its socket, carefully pushing the new crystals into place. **DO NOT** force them as damage can occur. **If they do not slide into the socket easily check for bent or misaligned pins.**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Channel 1 | Brown | 26.995 MHz | (B1094) |
| Channel 2 | Red | 27.045 MHz | (B1095) |
| Channel 3 | Orange | 27.095 MHz | (B1096) |
| Channel 4 | Yellow | 27.145 MHz | (B1097) |
| Channel 5 | Green | 27.195 MHz | (B1098) |

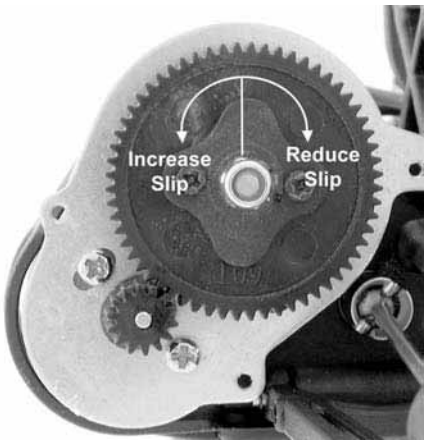



***Making Adjustments***

The following are simple adjustments and easily maintained settings that will assure proper operation and performance. Since the Mini-T comes from the factory with optimum settings we suggest first-time R/C drivers leave these as they are and simply maintain them as necessary. Only after gaining experience should new drivers try experimenting with different settings.

***Chassis Tuning***

The Mini-T has several adjustments available to you for tuning the performance for your needs. Although there are multiple shock positions and camber link locations provided, as noted above we have built the model with the best overall settings. The following are simple adjustments and easily maintained settings that will assure proper operation and performance. It is advised that when making any adjustment you do so in small increments and always check for other parts of the chassis that are affected.




***Slipper Adjustments***

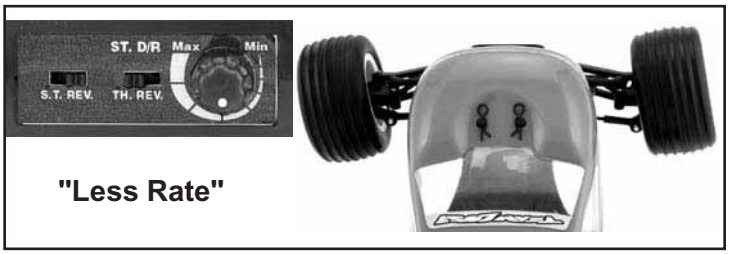
The Mini-T is equipped with a slipper device that offers both traction control and protection for the transmission. The slipper is primarily used to help absorb sudden impacts on the drive train due to landing big jumps or when using more powerful aftermarket motors and/or battery packs. Additionally, it can be used to smooth out the flow of power to the rear wheels and limit wheel spin when running on extremely slick surfaces. Adjustment is made by turning the 3mm adjustment nut clockwise (to the right) to reduce the slip or counterclockwise (to the left) to increase the slip.

Continued on next page.....

When adjusted properly, you should be able to hold the rear tires firmly and barely be able to push the spur gear forward with your thumb. To track test, turn the Mini-T on and place it on the ground. As you push it backwards allowing it to roll freely, punch the throttle. The slipper should slip no more than an inch or two as it accelerates. With a stock motor and 4 cell battery it will probably not slip at all. With a 5 or 6 cell battery pack it should slip just a little. Make sure you replace the gear cover before running.

***Steering Rate***

Your transmitter is equipped with a steering rate control at the top right. This advanced feature, usually found only on competition type radios, allows you to adjust the amount the front tires move when you turn the steering wheel. This is really helpful when you are on slick as well as high traction surfaces. If your Mini-T turns too sharply and/or spins out easily, try turning the steering rate down by rotating the knob counter-clockwise (to the left). For sharper or additional steering try turning the knob clockwise (to the right).

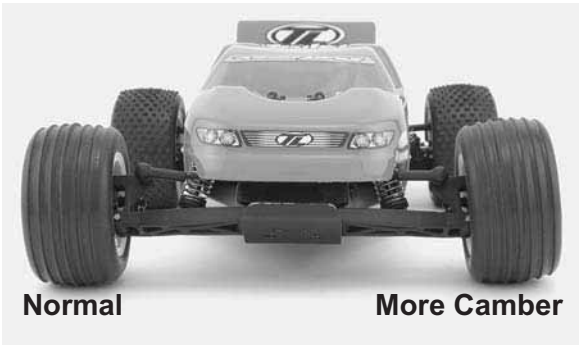



**"Less Rate"**

**"Full Rate"**

***Camber***

Camber is the angle of the tires to the racing surface when viewed from the front or rear of the truck. You want to keep both the front and rear tires straight up and down or leaning in at the top very slightly. If you are running on carpet or similar high traction surfaces you may find leaning them in a bit more helps. This adjustment is made with the threaded links that extend from the front or rear bulkhead to the spindle carrier or rear hub. Making these shorter increases the camber and lean-in of the tire while making them longer decreases the camber.



**Normal** **More Camber**

***Toe-In***

This is the relationship of the left and right side tire to one another. Ideally you want the front of the tires to be pointed inward toward each other just slightly when viewed from above. This makes the model track straight and stable. This is controlled with the threaded steering rods on either side. As you make them longer you will increase the toe-in and vice versa.

**Normal** **More Toe-In**

***Ride Height***

This is the height the chassis sits and runs at. There are spring spacers included with the Mini-T that, when installed between the shock top and spring, will increase the pre-load on the spring and raise the chassis. You may want to try this when running on extremely rough surfaces.

***Option Parts***

Team Losi as well as other manufactures offer optional "hop-up" parts in two categories, performance and appearance. When choosing appearance parts you must take into consideration the impact that these parts can have on both performance and durability. As an example, chrome plated plastic wheels will have no effect on performance but look cool. Aluminum wheels will look even cooler but will increase both rotating and unsprung mass, which will greatly hinder performance. They will also increase the possibility of bending axles and breaking arms if raced hard. Performance parts on the other hand replace existing parts and perform a function either differently or better for a particular application like competition and racing. Choose wisely to achieve your *goal.* The option parts you should consider that will offer the greatest boost to performance are:

- *Ball Bearings for the front wheels and rear hubs (B1100)*
- *Oil filled shock absorbers (B1110)*
- *Rechargeable Ni-Cad pack (98834.6M)*
- *Ball differential (for racing) (avail. soon)*

***Service/Repair***

***Radio/Speed Control & Motor, Chassis:*** If you have any problems other than those covered in the troubleshooting section please call the **electronics service dept.** at **+49/1805/472876**. They will be able to give your specific problem additional attention and instruct you as to what needs to be done.

**Graupner Service, Henriettenstrasse 94-96, D-73230 Kirchheim/Teck, Germany, Phone: +49/1805/472876**

***Cleaning:*** Performance can be hindered if dirt gets in any of the moving suspension parts. Use compressed air, a soft paintbrush, or toothbrush to remove dust or dirt. Avoid using solvents or chemicals as they can actually wash dirt into the bearings or moving parts as well as cause damage to the electronics.

***Rebuilding the differential:***The gears in the differential will wear over time. The same is true for the outdrives, driveshafts, and rear axles. We suggest using a small rag or paper towel to layout the parts you remove to make it easier to reassemble.

1) Unplug the motor. 2) Remove the gear cover (three screws). 3) Remove the motor guard screws at the top of the transmission and the two at the extreme rear bottom of the chassis. 4) Remove the screw that attaches the rear shock tower to the transmission and the 4 screws at the bottom of the chassis that hold the gearbox in place and slide it out of the chassis 5) Remove the left side of the gearbox by removing the three screws. 6) Remove any shims on the bevel gears and set them aside so they can be re-installed in the same location. 7) Carefully remove the large plastic sun gear and the bevel gears on either side of it. You can use the removed differential assembly as a guide for putting together the replacement unit (a little Team Losi Teflon grease #A3066 can be applied for even better performance). 8) Remove the center mounted idler gear from the gearbox. Remove the shaft and push out the ball bearings from either side. Install these bearings in the new gear. **Re-assembly:** Replace the idler gear and shaft into the center of the same right side of the gearbox. Replace any shims removed from the right bevel gear and slide it thru the lower bearing. Replace any shims that came off of the left side bevel gear and allow it to slide through the lower bearing as you put the left gear box half back into position. Replace the screws and re-install the rebuilt gearbox using the steps in reverse order that were used to remove it.

***Changing the Spur Gear***

Remove the gear cover by removing the three small screws. If you are replacing the spur gear with one that is a different size (number of teeth) you must first loosen (do **not** remove) the two screws that secure the motor and slide it back slightly. Remove the 3mm nut at the end of the slipper shaft and all of the slipper parts on the outside of the spur gear as well as the old gear. Place the new spur gear into position and replace the slipper parts. If you have changed the size of the spur see setting the gear mesh explained elsewhere. After you have changed the spur gear you will have to adjust the slipper as described elsewhere.

***Changing the Pinion Gear/Gear Ratio***

Before you change the pinion gear ask yourself why you are doing it. In general, if you change to a larger pinion the top speed will improve but you will see less acceleration and run time. This would only be advisable for really long track layouts with few tight turns. Changing to a smaller pinion will give you quicker acceleration and possibly a bit longer run time but a little less top speed. This would be good for real short layouts or when running hotter motors. The pinion that is on the Mini-T offers the best balance of both. To change the pinion remove the gear cover, loosen the motor screws, and slide the motor back. Use a pair of small needle nose pliers between the motor plate and back of the pinion to push the pinion off. Place the new pinion on the end of the motor shaft and using the flat of the pliers or a similar flat tool, push it on to the same position as the one removed. If you have changed the size of the spur see setting the gear mesh below. **Warning:** When running after-market motors, check with the motor Manufacture for correct gearing. Never over gear the motor as it can cause overheating, damaging it and the speed control.

***Setting The Gear Mesh***

The motor screws should be slightly loose. Slide the motor forward allowing the pinion gear to mesh with the spur gear. Snug (not tight) the bottom motor screw and try rocking the spur back and forth. There is a slight bit of movement before the motor is forced to turn over. If not, pull the top of the motor back slightly and recheck. If there is too much slop between the gears push the top of the motor forward. When set properly the wheels can be spun forward freely with very little noise. Make sure to tighten both motor screws and replace the gear cover before running.

***Radio Replacement/Service***

If you have a radio problem please call +49/1805/472876 **for customer service.** Most likely unless you have gotten the components wet the service technician can help you fix the problem over the phone. If the problem is more severe you may be asked to send in the truck and transmitter or the entire radio system, which would include the receiver/speed control unit and steering servo. In some cases, like a broken servo or a speed control that has failed due to getting wet, your local dealer can sell you the re-placement component. The following is complete guide to removing the system.

***Steering Servo***

Unplug the servo lead from the left side of the receiver. Remove the four small screws that secure the servo mount/chassis brace to the chassis. Use a screwdriver or small pliers to pop the steering link off of the servo and it is free to be removed. There is no need to remove the servo mounts on either side as all service can be done with them on. Replace in the reverse sequence used to remove it.

***Receiver/Speed Control (ESC)***

Unplug the power lead, motor leads and steering servo. Carefully remove the antenna wire from the antenna tube. Do not attempt to open the receiver or electronic speed control (ESC) as only a factory technician has the proper tools and parts to make any repairs necessary. The receiver/esc unit is mounted with double-sided foam tape. Use your thumb and index finger at the bottom of the front corners to pull the receiver/esc unit from the mount. If this is difficult ask for help. If necessary, carefully use a large flat blade screwdriver between the unit and the mount to pry it loose. Make sure you remove any left over foam or adhesive before remounting with common servo tape or hobby type foam tape.

www.teamlosi.com

www.gm-racing.de

# Mini-T Trouble Shooting Guide

| | | |
|---|---|---|
| Doesn't operate | Battery not charged or plugged in<br>No crystal in receiver<br>No crystal in transmitter<br>Receiver switch not "on"<br>Transmitter not 'on" or low battery | Charge battery / plug-in<br>Check and replace if necessary<br>Check and replace if necessary<br>Turn on receiver switch<br>Turn on / replace batteries |
| Motor runs but rear wheels don't move | Pinion not meshing with spur gear<br>Pinion spinning on motor shaft<br>Slipper too loose<br>Transmission gears stripped<br>Drive pin in axle missing | Adjust pinion/spur mesh<br>replace pinion gear on motor<br>Check & adjust slipper<br>Replace transmission gears<br>Check & replace |
| Steering doesn't work | Servo plug not in receiver<br>Servo gears or motor damaged | Check if plug in / all the way<br>Replace or repair servo |
| Won't turn one direction | Servo gears damaged | Replace servo gears |
| Motor doesn't run | Motor plugs loose<br>Motor wire broken<br>ESC damaged | Plug-in completely<br>Repair or replace as needed<br>**Call Electronics Tech** |
| ESC gets hot | Motor over geared<br>Driveline bound up | Put smaller pinion on motor<br>Check wheels & trans for binds |
| Poor run time and/or sluggish Acceleration | Batteries low<br>Ni-Cad pack not fully charged<br>Charger not allowing full charge<br>Slipper slipping too much<br>Motor worn out<br>Driveline bound up<br>Wheel and axle bushings worn | Replace "AA" cells in truck<br>Recharge<br>Try another charger<br>Check/adjust slipper<br>Replace motor<br>Check wheels & trans for binds<br>Replace with ball bearings |
| Poor range/glitches | Transmitter battery low<br>Transmitter antenna loose<br>Battery low in truck<br>Loose plugs or wires | Check & replace as necessary<br>Check & tighten<br>Replace or recharge<br>Check motor and power plugs |
| Slipper won't adjust | Drive pin missing in shaft<br>Spur gear face worn out | Replace drive pin<br>Replace spur gear & adjust slipper |
| Wheels wobble/shake | Bushings worn out | Replace with ball bearings |

# TEAM LOSI MINI-T

**1/18TH SCALE RTR VERSION OF THE CHAMPIONSHIP WINNING XXX-T**

# Manuel d'utilisation

**Introduction :**
Nous vous remercions pour votre choix de la Mini-T du Team Losi Sport. Ce guide contient les instructions de base pour l'utilisation de votre nouvelle Mini-T. La Mini-T convient parfaitement aux modélistes R/C débutants, car elle ne nécessite aucune expérience en mécanique, ni de surveillance parentale pour les pilotes en dessous de 12 ans. Il est important que vous lisiez la totalité de ces instructions afin d'utiliser correctement votre modèle et d'éviter des dommages inutiles. Veuillez prendre le temps de les consulter avant de faire rouler votre modèle.

distributed by:

**Précautions de sécurité**

Il s'agit d'un modèle R/C sophistiqué qui doit être utilisé avec des précautions et de la responsabilité. Une mauvaise utilisation peut entraîner une détérioration du modèle et des dégâts matériels. La Mini-T n'est pas prévue pour être utilisée par des jeunes enfants, sans une surveillance directe des parents. Le Team Losi et Horizon Hobby déclinent toute responsabilité pour les pertes ou dommages, directs ou indirects, survenus à la suite d'une mauvaise utilisation de ce produit ou de tout accessoire nécessaire à son fonctionnement.

- Ce modèle est contrôlé par des signaux radio qui sont sujet à des interférences provenant de différentes sources extérieures. Ces interférences peuvent causer une perte de contrôle momentanée et il est conseillé de toujours garder une marge de sécurité dans toutes les direction pour éviter les collisions.
- Faites toujours rouler votre modèle dans un espace dégagé et éloigné des voitures, de la circulation et de la foule.
- Ne le faites jamais rouler dans une rue pour cette raison.
- Ne faites jamais rouler votre Mini-T avec une batterie d'émission vide.
- Observez scrupuleusement les directives et les avertissements donnés ainsi que pour les équipements en option (Chargeur, Packs de batterie rechargeables, etc…) que vous utilisez.
- Conservez tous les produits chimiques, les petites pièces et les éléments électriques hors de la portée des enfants.

***Equipement nécessaire***

12 Piles sèches Alcaline AA : 8 pour l'émetteur et 4 pour la réception.

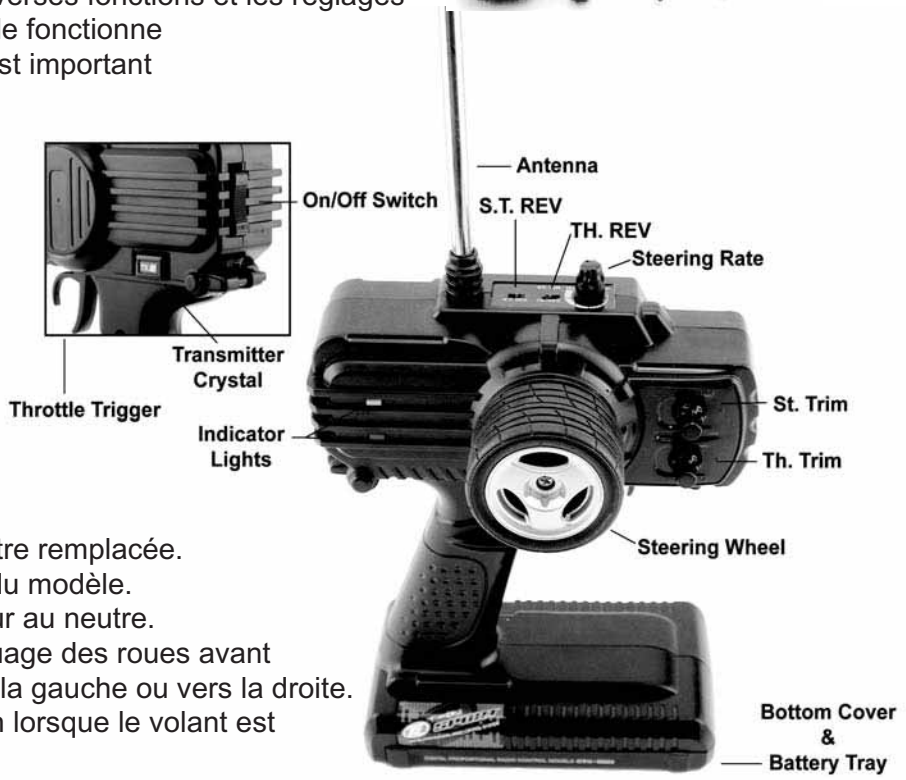
***Outils et accessoires pratiques***

- Un pinceau souple pour le nettoyage.
- Une clé à tube de 5,5mm pour les écrous de roue.
- Un tournevis cruciforme Phillips #0 ou #1 (ou similaire).
- Une clé Allen A99100.050" (ou simlilaire)

Note : Utiliser uniquement les outils Team Losi ou d'autres, mais d'une bonne qualité. L'utilisation d'outils bon marché peut endommager les petites vis et les pièces utilisées sur ce type de modèle.

***Ensemble de radiocommande***

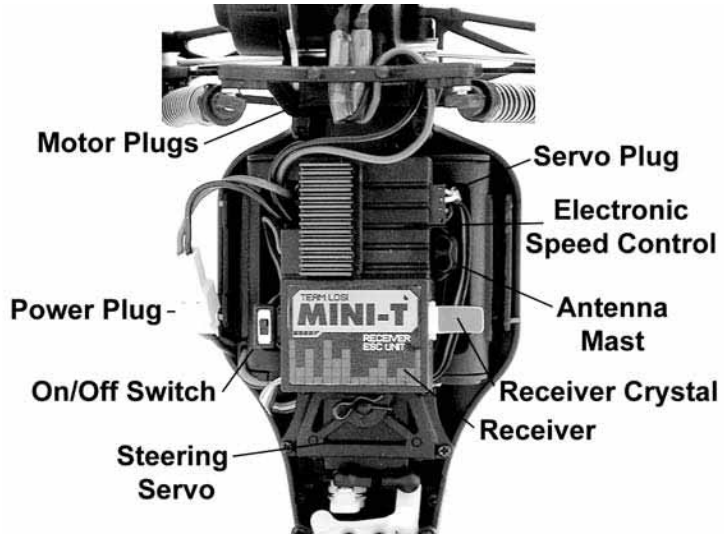
Ce qui suit est une vue d'ensemble sur les diverses fonctions et les réglages de la radiocommande de la Mini-T. Bien qu'elle fonctionne sur des signaux radio que vous contrôlez, il est important que vous lisiez les descriptions ci-dessous:




**1. Steering Wheel:** Contrôle la direction (gauche/droite) du modèle.
**2. Throttle Trigger:** Contrôle la vitesse et le sens de marche (avant/arrière) du modèle.
**3. Antenna:** Transmet les signaux au récepteur dans le modèle.
**4. On/Off Switch:** Met et coupe le contact de l'émetteur.
**5. Indicator Lights**: Vert (en haut) indique la tension correcte de la batterie d'émission. Rouge (en bas) indique que la batterie doit être remplacée.
**6. ST. TRIM:** Règle le neutre de la direction du modèle.
**7. TH. TRIM:** Règle la position stop du moteur au neutre.
**8. Steering Rate:** Règle l'amplitude de braquage des roues avant lorsque le volant de direction est tourné vers la gauche ou vers la droite.
**9. ST. REV:** Inverse la fonction de la direction lorsque le volant est tourné vers la gauche ou vers la droite.
**10. TH. REV:** Inverse la fonction du régulateur de vitesse tiré en arrière ou poussé en avant.
**11. Bottom Cover & Battery Tray:** Recouvre et contient la batterie qui alimente l'émetteur.
**12. Transmitter Crystal:** Détermine le canal de fréquence utilisé. Le récepteur doit avoir un quartz sur le même canal de fréquence pour fonctionner.

***Le Récepteur/Régulateur de vitesse***

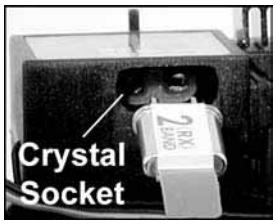
**1. Receiver:** Reçoit les signaux envoyés par l'émetteur pour contrôler le modèle.
**2. Receiver Crystal:** Détermine quel canal il recevra.
**3. On/Off Switch:** Contrôle l'alimentation du récepteur.
**4. Antenna Mast:** Capte les signaux transmis par l'émetteur.
**5. Power Plug:** Connecte le pack de batterie au récepteur/régulateur de vitesse.
**6. Steering Servo:** Commande le braquage de la direction.
**7. Steering Servo Plug:** Connexion du servo sur le récepteur.
**8. Electronic Speed Control:** Contrôle la puissance et le sens de rotation du moteur électrique.
**9. Motor Plugs:** Connexion du régulateur de vitesse.




***Changement des canaux de fréquence***

La radiocommande Mini-T fonctionne en 27 MHz et 6 canaux différents sont disponibles dans cette fréquence. Ceci est particulièrement utile lorsqu'on désire faire rouler plusieurs Mini-T en même temps. En changeant de canal de fréquence, il faut toujours remplacer le quartz de l'émetteur et celui du récepteur dans le modèle. Chaque canal est numéroté et codé par une couleur. Chaque jeu comprend un quartz pour le récepteur marqué (RX) et un pour l'émetteur marqué (TX). Les quartz sont échangés en les retirant de leur soquet et en remettant le nouveau en place en alignant soigneusement les deux broches. NE PAS forcer sous peine d'une détérioration ! Si le quartz ne glisse pas facilement dans son soquet, vérifier si les broches ne sont pas courbées ou désalignées.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Canal | 1 | Brun | 26.995 MHz | (B1094) |
| Canal | 2 | Rouge | 27.045 MHz | (B1095) |
| Canal | 3 | Orange | 27.095 MHz | (B1096) |
| Canal | 4 | Jaune | 27.145 MHz | (B1097) |
| Canal | 5 | Vert | 27.195 MHz | (B1098) |




***Réglages***

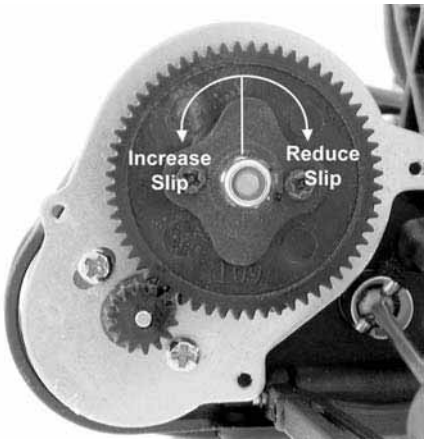
Les réglages suivants sont simples à effectuer pour assurer un fonctionnement correct et les meilleures performances. Comme la Mini-T est livrée avec les réglages optimum, nous suggérons aux pilotes R/C débutants de les laisser tels qu'ils sont et simplement de les maintenir si nécessaire. Ce n'est seulement qu'après avoir acquis un peu d'expérience que les nouveaux pilotes pourront essayer différents autres réglages.

***Mise au point du châssis***

La Mini-T dispose de plusieurs réglages disponibles pour améliorer les performances selon le besoin.
Bien qu'il existe de multiples positions d'amortisseurs et de carrossage, nous avons doté le modèle des meilleurs réglages généraux, comme déjà mentionné ci-dessus. En effectuant tout réglage, il est conseillé de procéder par petites modifications et de toujours vérifier si d'autres parties du châssis n'ont pas été affectées.

***Réglage du Slipper***

La Mini-T est équipée d'un système de Slipper qui assure le contrôle de la traction et la protection de la transmission. Le Slipper est utilisé en priorité pour aider à absorber les impacts soudains sur le train moteur dûs au contact avec le sol à la suite d'un grand saut ou en utilisant un moteur modifié et/ou un pack de batterie plus puissant. Il peut en outre être utilisé pour régulariser la puissance sur les roues arrière et limiter le patinage sur les surfaces extrêmement lisses.
Le réglage se fait en tournant l'écrou de réglage de 3mm dans le sens horaire (vers la droite) pour réduire le glissement, ou dans le sens contra-horaire (vers la gauche) pour l'augmenter.

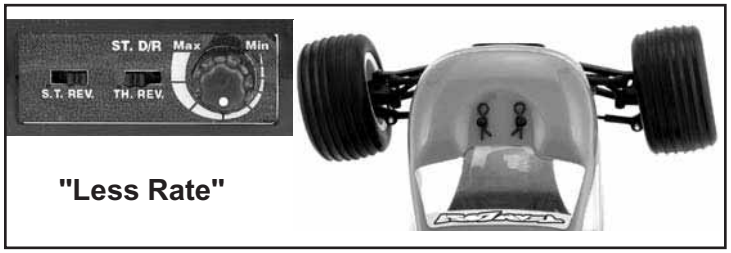



Continued on next page.....

Pour effectuer un réglage correct, vous devez pouvoir à peine pousser la couronne de transmission pignon vers l'avant avec votre pouce en maintenant fermement les pneus arrière. Pour faire un essai de traction, mettez la Mini-T en contact et placez-la sur le sol. En la poussant en arrière, elle doit rouler librement. Mettez les gaz ; le Slipper ne doit pas glisser plus de 2,5 à 5 cm en accélérant. Avec un moteur standard et une batterie de 4 éléments, il ne glissera probablement plus du tout. Avec une batterie de 5 ou 6 éléments, il devra glisser juste un peu. N'oubliez pas de remettre en place le couvercle de la couronne avant de faire rouler le modèle.

***Amplitude de braquage de la direction***

Votre émetteur est équipé d'un réglage de l'amplitude de braquage de la direction, en haut et à droite. Ce système sophistiqué, que l'on trouve habituellement uniquement sur les ensembles R/C de compétition, permet de régler l'amplitude de braquage des roues avant lorsqu'on tourne le volant de direction. Ceci est réellement utile lorsque vous roulez sur des surfaces lisses, aussi bien que sur les surfaces à haute adhérence. Si votre Mini-T tourne sur un rayon trop court et/ou dérape facilement, réduisez l'amplitude de braquage en tournant le bouton de réglage d ans le sens contra-horaire (vers la gauche). Pour virer plus court et pour une plus grande amplitude de braquage, tournez le bouton dans le sens horaire (vers la droite).




**"Less Rate"**

**"Full Rate"**

***Carrossage***

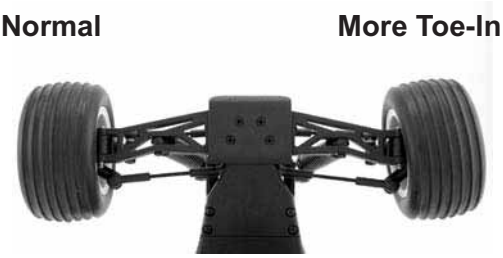
Le carrossage est l'angle d'inclinaison des pneus sur la surface de la piste en regardant le véhicule de face. Vous pouvez régler les pneus avant et arrière alignés verticalement ou légèrement inclinés vers le haut. Si vous roulez sur de la moquette ou sur une surface similaire à haute adhérence, vous trouverez qu'une inclinaison est un peu plus utile. Ce réglage se fait par les barres filetées qui relient les trains avant et arrière aux porte-paliers avant ou aux moyeux arrière. En réglant la longueur des barres plus courte, le carrossage est augmenté et en l'augmentant, il est diminué.

**Normal** **More Camber**

***Pinçage***

C'est la relation des pneus droit et gauche, l'un par rapport à l'autre. Idéalement, vous réglerez l'avant des pneus juste légèrement pointé l'un vers l'autre, vus de dessus. Ceci rend la trajectoire du modèle rectiligne et stable. Le réglage se fait par les barres d'accouplement de la direction; en augmentant leur longueur, vous augmenterez le pinçage et vice-versa.

**Normal** **More Toe-In**



***Garde au sol***

C'est la hauteur du châssis au-dessus du sol. Des bagues d'écartement sont fournies avec la Mini-T ; en les interposant entre le haut des amortisseurs et le ressort, elles augmentent la compression de ce dernier et soulèvent le châssis. Vous pourrez essayer cela si vous roulez sur des terrains très accidentés.

***Pièces en option***

Comme tous les autres fabricants, le Team Losi offre des pièces en option en deux catégories, les unes pour la performance, les autres pour l'apparence. En choisissant les pièces pour améliorer l'apparence, vous devez prendre en considération l'impact que ces pièces peuvent avoir sur la performance et la durabilité. A titre d'exemple, les jantes en plastique chromé n'ont aucun effet sur la performance, mais elles ont une meilleure apparence. Les jantes en aluminium sont de même plus esthétiques, mais elles améliorent aussi la rotation en réduisant la masse en mouvement, ce qui gêne autrement beaucoup la performance. Elles augmenteront aussi la possibilité de tordre un axe ou de casser un bras dans un choc violent. Les pièces pour la performance remplacent celles existantes et ont une fonction soit différente, soit meilleure pour une application particulière, comme la compétition et le racing . Choisissez en conséquence pour atteindre votre but. Les pièces en option qui vous offriront la plus grande amélioration pour la performance sont les suivantes :

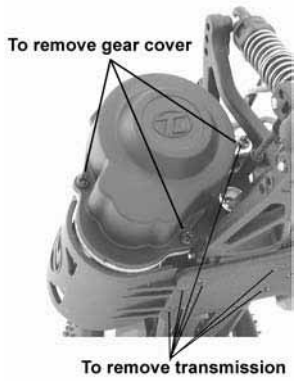
- *Roulements à billes pour les roues avant et les moyeux arrière* *(B1100)*
- *Amortisseurs hydrauliques* *(B1110)*
- *Pack de batterie Ni-Cd rechargeable* *(98834.6M)*
- *Différentiel à billes* *(bientôt disponibles)*

**Service Après-vente pour l'ensemble R/C**

Si vous avez un problème de fonctionnement avec votre ensemble R/C, mettez-vous en rapport avec le S.A.V. :
GRAUPNER-Service-France - BP 50022 - 57601 FORBACH CEDEX (Tel. 03-87-85-62-12)
Le technicien pourra vous demander de lui retourner l'émetteur, ainsi que le châssis du modèle avec la réception incluant le récepteur/régulateur de vitesse et le servo de direction pour une vérification complète. En cas d'une panne limitée au servo de direction, ou au récepteur/régulateur de vitesse qui aurait pris par ex. l'humidité, les deux paragraphes suivants serviront de guide pour leur démontage afin que vous puissiez les retourner séparément au S.A.V.

***Nettoyage:*** Les performances peuvent être affectées si de la poussière ou des saletés pénètrent dans les pièces de la suspension. Utilisez de l'air comprimé, un pinceau souple ou une brosse à dents pour le nettoyage. Evitez l'utilisation de solvants ou de produits chimiques qui nettoieront évidemment la poussière dans les paliers et les pièces mobiles, mais qui pourraient endommager l'électronique.

***Réparation du différentiel :*** La pignonerie du différentiel s'use avec le temps, de même que les cardans, les arbres de transmission et les axes arrières. Nous vous suggérons d'utiliser un petit chiffon ou du papier ménager pour disposer les pièces que vous démonterez afin de vous faciliter le remontage. 1)Démontez le moteur, 2) Retirez le couvercle du pignon (3 vis), 3) retirez la vis du moteur sur le haut de la transmission et les deux autres à l'extrémité arrière du châssis. 4) Retirez la vis qui fixe le pont d'amortisseurs arrière sur la transmission et les 4 vis au bas du châssis qui fixent le réducteur en place, puis glissez-le hors du châssis.




5) Retirez le côté gauche du réducteur en démontant les 3 vis. 6) Retirez toute cale sur le pignon conique et mettez-le de côte afin qu'il puisse être remonté au même emplacement. 7) Retirez soigneusement la couronne en plastique et les pignons coniques sur l'autre côté de celui-ci. Vous pouvez utiliser l'ensemble du différentiel démonté comme guide pour assembler les pièces de remplacement (un peu de graisse Téflon #A3066 pourra être appliquée pour de meilleures performances). 8) Retirez le pignon central du réducteur. Retirer l'arbre en le poussant hors du roulement à billes de l'autre côté. Installez les paliers dans le nouveau pignon. Remontage : Replacez le pignon et l'arbre au centre du même côté droit du réducteur. Replacez toute cale retirée du pignon conique droit et faites-le glisser au travers du palier inférieur en remettant en place la moitié gauche du carter du réducteur. Resserrez toutes les vis et remontez le réducteur réparé dans l'ordre inverse du démontage.

***Remplacement de la couronne de transmission***

Démontez le couvercle de la couronne en retirant les trois petites vis. Si vous remplacez la couronne transmission par une autre d'une taille différente (nombre de dents), vous devez d'abord desserrer (ne les retirez pas) les deux vis qui fixent le moteur et les tirer légèrement en arrière. Retirez l'écrou de 3mm à l'extrémité de l'arbre du Slipper et toutes les pièces extérieures de ce dernier, ainsi que sur l'ancienne couronne. Remettez en place la nouvelle couronne de transmission et remontez les pièces du Slipper. Si vous avez changé la taille de la couronne, vous devrez régler l'engrènement comme expliqué plus loin, ainsi que le Slipper comme décrit dans le paragraphe "Réglage du Slipper".

***Changement du rapport de démultiplication***

Réfléchissez à la raison pour laquelle vous désirez changer le pignon moteur. Généralement, si vous le remplacez par un plus gros pignon, la vitesse de pointe sera augmentée, mais les accélérations et l'autonomie de fonctionnement seront diminuées. Le remplacement par un pignon de plus petite taille donnera des accélérations plus rapides et probablement une autonomie un peu plus longue, mais une vitesse de pointe un peu moins élevée. Le pignon moteur monté d'origine sur la Mini-T offre le meilleur équilibre entre les deux. Pour changer le pignon, retirer le couvercle du réducteur en desserrant les vis du moteur et glissez celui vers l'arrière. Introduisez des pinces à becs fins entre le carter du moteur et le dos du pignon pour le retirer. Placez le nouveau pignon sur l'extrémité de l'axe du moteur et à l'aide de pinces plates ou d'un outil similaire, poussez-le dans la même position que celui qui a été retiré. Si vous avez changé la taille du pignon, référez-vous au réglage de l'engrènement décrit ci-dessous.
Avertissement : Si vous utilisez un moteur modifié, référez-vous aux indications du fabricant pour le rapport de démultiplication correct. Ne surmultipliez jamais le moteur sous peine d'une surchauffe pouvant l'endommager, ainsi que le régulateur de vitesse.

***Réglage de l'engrènement***

Desserrez légèrement les vis de fixation du moteur. Tournez le moteur vers l'avant pour engrener le pignon avec la couronne de transmission. Serrez légèrement la vis inférieure du moteur et essayez de le faire pivoter d'avant en arrière pour pouvoir régler l'engrènement. Lorsque l'engrènement est correctement réglé, les deux engrenages doivent tourner librement avec très peu de bruit. Re-bloquez bien ensuite les deux vis du moteur.

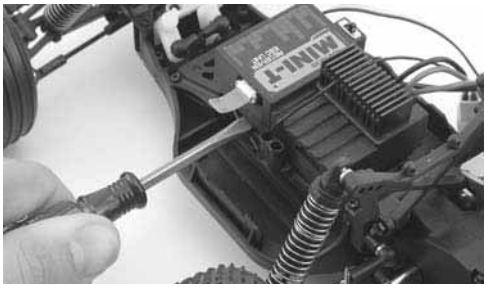
**Service Après-vente pour l'ensemble R/C**

Si vous avez un problème de fonctionnement avec votre ensemble R/C, mettez-vous en rapport avec le S.A.V. :
GRAUPNER-Service-France - BP 50022 - 57601 FORBACH CEDEX (Tel. 03-87-85-62-12)
Le technicien pourra vous demander de lui retourner l'émetteur, ainsi que le châssis du modèle avec la réception incluant le récepteur/régulateur de vitesse et le servo de direction pour une vérification complète.
En cas d'une panne limitée au servo de direction, ou au récepteur/régulateur de vitesse qui aurait pris par ex. l'humidité, les deux paragraphes suivants serviront de guide pour leur démontage afin que vous puissiez les retourner séparément au S.A.V.

***Servo de direction***

Déconnectez le servo de direction du récepteur. Retirez les 4 petites vis qui fixent le support du servo sur le châssis. Utilisez un tournevis ou des petites pinces pour déconnecter la tringlerie de commande du servo et il pourra être librement retiré. Il n'est pas nécessaire de démonter le support du servo, car la réparation pourra être effectuée même s'il reste fixé sur ce dernier. Remontez le servo réparé dans l'ordre inverse du démontage.

***Récepteur/Régulateur de vitesse (ESC)***



Déconnectez l'alimentation, le moteur et le servo de direction. Retirez soigneusement le fil d'antenne de la gaine. Ne tentez pas d'ouvrir le boîtier du récepteur ou du régulateur de vitesse électronique (ESC) , car seuls les techniciens du S.A.V. ont les outils et les pièces adaptés pour effectuer les réparations nécessaires. Le Récepteur/ESC est fixé avec de la bande adhésive double-face. Tirez l'ensemble entre le pouce et l'index pour le retirer du support ; faites-vous aider en cas de difficulté. Introduisez si nécessaire une large lame de tournevis entre l'ensemble et le support pour l'aider à se détacher. Nettoyez tout restant de bande ou les traces d'adhésif subsistantes sur le support avant le remontage de l'ensemble réparé avec du servo-scotch habituel.

www.teamlosi.com www.gm-racing.de

# Guide de remèdes aux pannes de la Mini-T

| | | |
|---|---|---|
| Aucun fonctionnement | Batterie non chargée ou non connectée<br>Pas de quartz sur le récepteur<br>Pas de quartz sur l'émetteur<br>Interrupteur de la réception coupé<br>Emetteur coupé ou batterie déchargée | Charger la batterie et la connecter<br>Vérifier et remplacer si nécessaire<br>Vérifier et remplacer si nécessaire<br>Mettre la réception en contact<br>Mettre en contact ou remplacer la batterie. |
| Le moteur fonctionne, mais les roues ne tournent pas | Pignon moteur non engrené avec la couronne de transmission.<br>Le pignon tourne sur l'arbre du moteur<br>Le Slipper est trop desserré<br>Pignons de la transmission détériorés<br>Cheville d'entraînement manquante sur l'axe. | Régler l'engrènement, remplacer le pignon moteur<br>Remplacer le pignon<br>Vérifier et régler le Slipper<br>Remplacer les pignons<br>Vérifier et remplacer cheville |
| La direction ne fonctionne pas | Servo non branché sur le récepteur<br>Pignons ou moteur du servo détériorés | Vérifier et connecter le servo<br>Remplacer ou réparer le servo |
| Pas de braquage dans un sens | Pignons du servo détériorés | Remplacer les pignons du servo |
| Le moteur ne tourne pas | Moteur non connecté<br>Fils d'alimentation cassés<br>Régulateur de vitesse endommagé | Connecter correctement le moteur<br>Réparer ou remplacer si nécessaire<br>Retourner au S.A.V. |
| Le régulateur de vitesse ne fonctionne pas | Moteur surmultiplié Transmission bloquée | Monter un pignon moteur plus petit<br>Vérifier les roues et la transmission |
| Faible autonomie et/ou accélérations molles | Batterie vide Pack Ni-Cd non entièrement chargé<br>Le chargeur ne permet pas la pleine charge<br>Slipper trop glissant Moteur usé<br>Transmission bloquée<br>Paliers d'axe et de roue usés | Remplacer la batterie de réception<br>Recharger le pack<br>Essayer un autre chargeur<br>Vérifier/régler le SlipperRemplacer le moteur<br>Vérifier les roues et la transmission<br>Remplacer par des roulements à billes |
| Faible portée | Batterie d'émission vide<br>Antenne d'émission desserrée<br>Batterie de réception vide<br>Prises ou fils déconnectés | Vérifier et remplacer si nécessaire<br>Vérifier et resserrer<br>Remplacer ou recharger la batterie<br>Vérifier le moteur et l'alimentation |
| Le Slipper ne peut pas être réglé correctement | Cheville d'entraînement manquante sur l'arbre<br>Couronne de transmission usée | Remplacer la cheville<br>Remplacer la couronne et régler le Slipper |
| Roues avec du jeu/voilées | Paliers usés | Remplacer par des roulements à billes |

Garantie von
Warrantied for
Garantie de
Garanzia di
Garantia de

# 24

Monaten
month
mois
mesi
meses

Die Firma Graupner GmbH& Co. KG, Henriettenstr. 94-96, 73230 Kirchheim/Teck, Deutschland gewährt ab dem Kaufdatum auf dieses Produkt eine Garantie von 24 Monaten.
Die Garantie gilt nur für die bereits beim Kauf des Produktes vorhandenen Material- oder Funktionsmängel. Schäden die auf Abnutzung, Überlastung, falsches Zubehör oder unsachgemäße Behandlung zurückzuführen sind, sind von der Garantie ausgeschlossen.
Die gesetzlichen Rechte und Gewährleistungsansprüche des Verbrauchers werden durch diese Garantie nicht berührt. Bitte überprüfen Sie vor einer Reklamation oder Rücksendung des Produkt genau auf Mängel, da wir Ihnen bei Mängelfreiheit die entstandenen Kosten in Rechnung stellen müssen.

Graupner GmbH & Co.KG, Henriettenstr. 94-96, 73230 Kirchheim/Teck, Germany guarantees this product for a period of 24 month from date of purchase.
The guarantee applies only to such material or operational defects which are present at the time of purchase of the product.
Damage due to wear, overloading, incompetent handling or the use of incorrect accessories is not covered by the guarantee.
The user's legal rights and claims under guarantee are not affected by this guarantee.
Please check the product carefully for defects before you make a claim or send the item to us, since we are obliged to make a charge for our costs if the product is found to be free of faults.

La société Graupner GmbH&Co.KG, Henriettenstr. 94-96, 73230 Kirchheim/Teck, Allemagne accorde sur ce produit une garantie de 24 mois à partir de la date d'achat.
La garantie prend effect uniquement sur les vices de fonctionnement et de matériel du produit acheté.
Les dommages dûs à de l'usure, à de la surcharge, à de mauvais accessoires ou à d'une application inadaptée, sont exlus de la garantie.
Cette garantie ne remet pas en cause les droits et prétentions légaux du consommateur.
Avant toute réclamation et tout retour du prouit, veuillez s.v.p. Contrôler et noter exactement les défauts ou vices du produit, car tout autre relatif au produit vous sera facturé.

Übergabedatum
Date of purchase/delivery
Date de remise
_____

Name des Käufers
Owner's name
Nom de l'acheteur
Straße Wohnort
Complete adress
Domicie et rue
_____

Firmenstempel und
Unterschrift des Einzelhändlers
Stamp and signature of dealer
Cachet de la firme et signature
du detallant
_____

Graupner Modellbau

## **Servicestellen** / Service / Service après-vente

Stand 08.12.2003

| **Land** / Country /pays | **Graupner**<br>**Produkte** / products / produits | **GM**<br>**Produkte** / products / produits |
|---|---|---|
| Deutschland / Österreich | Graupner GmbH & Co. KG<br>Postfach 1242<br>D-73230 Kirchheim / Teck<br>Tel.: (+49) 18 05 / 47 28 76 | <br><br>> Montag – Freitag<br>09:30 – 11:30 und 13:00 – 15:00 Uhr |
| Belgien / Niederlande | Jan van Mouwerik<br>Slot de Houvelaan 30<br>NL 3155 Maasland VT<br>Tel.: (+31) 10 59 13 59 4<br>Fax: (+31) 31 10 59 13 59 4 | |
| Ceská Republika /<br>Slovenská Republika | RC Service Z. Hnizdil<br>Letecka 666/22<br>CZ 16100 Praha 6 – Ruzyne<br>Tel. : (+42) 23 33 13 09 5<br>Fax: (+42) 23 33 13 09 5 | |
| Espana | FA-Sol S.A.<br>C. Avinyo 4 (Pujada Roja)<br>E 8240 Manresa<br>Tel.: (+34) 93 87 34 23 4<br>Fax: (+34) 93 87 41 55 4 | Tecrotec<br>Parcela 27<br>Av. de la Ilustracion no.17<br>E 50012 Zaragoza<br>Tel.: (+34) 97 65 57 39<br>Fax: (+34) 97 67 55 73 9 |
| France | Graupner France<br>Gérald Altmayer<br>86, rue St. Antoine<br>F 57601 Forbach-Oeting<br>Tel.: (+33) 38 78 56 21 2<br>Fax: (+33) 38 78 50 00 8 | |
| Italia | GiMax<br>Via Manzoni, no. 8<br>I 25064 Gussago<br>Tel.: (+39) 30 25 22 73 2<br>Fax: (+39) 30 25 22 71 1 | RC Mart s.r.l.<br>Via Mollieres no. 10<br>I 10141 Torino<br>Tel.: (+39) 11 19 70 74 43<br>Fax: ( +39) 11 19 70 74 56 |
| Luxembourg | Kit Flammang<br>129, Route d'Arlon<br>L 8009 Strassen<br>Tel.: (+35) 23 12 23 2<br>Fax: (+35) 23 13 04 9 | |
| Schweiz | Graupner Service<br>Postfach 92<br>CH 8423 Embrach-Embraport<br>Tel.: (+41) 43 26 66 58 3<br>Fax: (+41) 43 26 66 58 3 | |
| Sverige | Baltechno Electronics<br>P.O. Box 5307<br>S 40227 Göteborg<br>Tel.: (+46) 31 70 73 00 0<br>Fax: (+46) 31 70 73 00 0 | |
| United Kingdom | Gliders<br>Brunel Drive<br>GB Newark, Nottinghamshire<br>NG242EG<br>Tel.: (+44) 16 36 61 05 39<br>Fax: (+44) 16 36 60 52 55 | |

Änderungen vorbehalten! Für Druckfehler kann keine Haftung übernommen werden!
All rights reserved! We accept no liability for printing errors.

# KURZANLEITUNG

**Achtung:** Bevor Sie Ihren neuen Mini-T fahren, ist es unbedingt nötig, daß Sie die ganze Bedienungsanleitung durchlesen. Nur so können Sie ungetrübte Freude an Ihrem Modell haben und Schäden vorbeugen.

Schritt 1

Bild 1

Öffnen Sie das Batteriefach und nehmen Sie die Batteriehalterung heraus. Setzen Sie acht (8) Alkaline-Batterien in die Halterung ein. Achten Sie darauf, daß die Plus(+)- und Minus()pole entsprechend den Markierungen auf der Halterung angelegt sind. Schieben Sie die Halterung entlang den Führungen auf der Unterseite wieder ein und schließen Sie das Fach mit dem Deckel.

Schritt 2

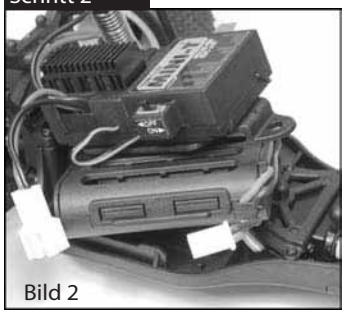


Bild 2

Heben Sie die Karosserie ab und ziehen Sie den kleinen Clip vorn am Empfänger, oberhalb des Steuerservos, hoch. Schwenken Sie die Platte mit der Empfänger/Fahrtregler-Einheit vorsichtig nach oben und nehmen Sie die Batteriebox heraus.

Schritt 3

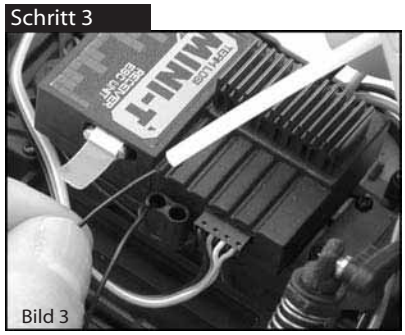


Bild 3

Fädeln Sie das Antennenkabel durch das Antennenrohr bis dieses am anderen Ende wieder herauskommt. Drücken Sie nun das Antennenrohr fest in die Antennen-halterung.

Schritt 4

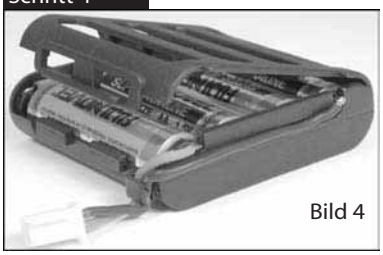


Bild 4

Nehmen Sie den Deckel der Batteriebox ab, indem Sie an einem der beiden Halteclips die Klammer unten über die Halteschiene weg aufspreizen. Setzen Sie vier (4) Alkaline-Batterien Typ AA ein; achten Sie dabei wiederum auf richtige Polarität der Zellen. Schließen Sie den Deckel und vergewissern Sie sich, daß die Halteclips an beiden Enden über die Halte-schiene greifen.

Schritt 5

Bild 5

Setzen Sie die Batteriebox so ein, daß der Stecker sich an der rechten vorderen Ecke befindet. Lassen Sie die Montageplatte mit der Empfänger/Fahrtregler-Einheit über die Batterien auf die Haltestütze zurückschwingen und sichern Sie sie wieder mit dem Halteclip. Stecken Sie den Stecker so in die Buchse ein, wie es durch die Führungen vorgegeben ist, und schon ist alles fertig zum Losfahren!

Schritt 6

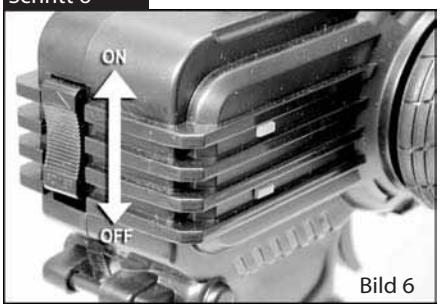


Bild 6

Schalten Sie immer zuerst den Sender ein, indem Sie den Schalter nach oben schieben. Die kleine rote und grüne LED auf der linken Seite der Fernsteuerung sollten beide leuchten.
Sollten diese nicht aufleuchten, überprüfen Sie, ob die Batterien richtig eingesetzt wurden und geladen sind.

Bild 7

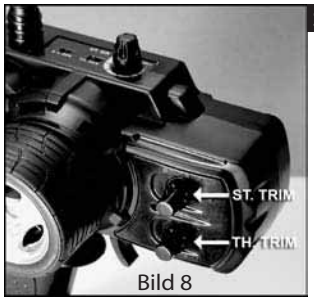


Bild 8

Schritt 7

Schalten Sie den Mini-T ein, indem Sie den Schiebeschalter rechts vom Empfänger nach vorn schieben (Bild 4), wie auch am Schalter angeschrieben. Falls sich die Hinterräder drehen, bringen Sie sie durch Drehen des "TH.TRIM"-Knopfes unten rechts am Lenkrad (Bild 7) zum Stehen. Zum Vorwärtsfahren drücken Sie den Gashebel zum Griff. Zum Rückwärtsfahren warten Sie, bis das Modell stoppt, und drücken dann den Gashebel nach hinten. Beim Vorwärtsfahren muß das Modell geradeaus fahren, sonst stellen Sie die Lenktrimmung "ST.TRIM" (Bild 7) nach, bis sich das Modell auf einer geraden Linie bewegt, ohne daß Sie mit dem Lenkrad korrigieren müssen.

Wenn Sie genug gefahren sind, schieben Sie als erstes den Schalter am Mini-T nach hinten (Bild 4). Erst wenn das Modell ausgeschaltet ist, schalten Sie den Sender aus (Bild 5). Zum Reinigen Ihres Mini-T von Staub und Schmutz verwenden Sie Druckluft und/oder einen weichen Pinsel. Wenden Sie niemals Chemikalien oder Flüssigkeiten in irgendwelcher Form an, da dies der Elektronik und den Plastikteilen schaden kann.

## IMMER

- zuerst den Sender, dann das Modell einschalten
- vorsichtig sein, wenn Menschen in der Nähe sind
- nach der Fahrt Modell und Sender ausschalten
- vor dem Fahren den Zustand der Senderbatterien prüfen

## NIEMALS

- bei niedriger Batteriespannung fahren
- durch Wasser oder nasses Gras fahren
- das Chassis mit Chemikalien reinigen
- ohne Getriebedeckel fahren

**www.teamlosi.com** **www.graupner.de**

# GETTING STARTED

**NOTE:** Before you start running your new Mini-T,it is absolutely necessary that you read through all of the operating instructions to get the maximum enjoyment and prevent unnecessary damage.

Step 1

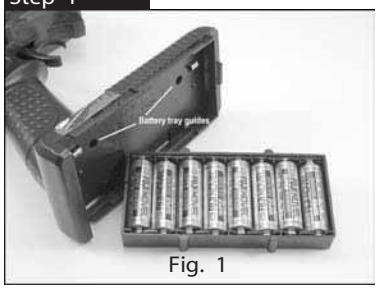


Fig. 1

Remove the transmitter battery tray by sliding the bottom cover. Install eight (8) AA alkaline batteries into the battery holder . Pay close attention to the correct direction of the positive (+) and negative (-) ends as marked in the tray. Reinstall the battery tray using the molded pegs in the bottom as a guide for the correct location and replace the bottom cove r.

Step 2

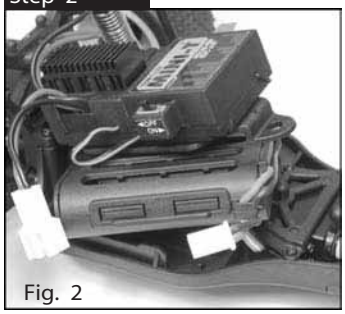


Fig. 2

After removing the body, remove the small hatch pin just in front of the the receiver above the steering servo. Carefully swing the plate with the receiver/speed control upward and remove the battery box.

Step 3

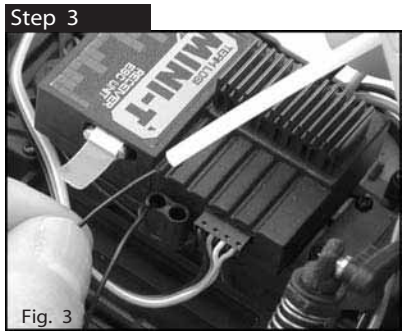


Fig. 3

Insert the antenna wire through the antenna mount and into the antenna tube pushing it through until it comes out the other end. Push the antenna tube into the antenna mount.

Step 4

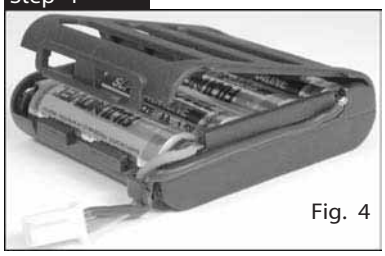


Fig. 4

Remove the battery box top by lightly prying the bottom rail of either end of the retaining clip. Install four (4) AA alkaline batteries into the battery box, again paying close attention to the correct direction of the cells. Replace the cover and make sure the retaining clips snap over the railsat either end.

Step 5

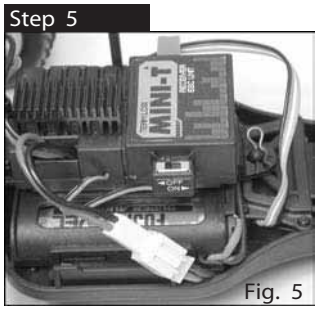


Fig. 5

Intstall the battery box with the plug at the right front corner. Let the receiver/speed control plate drop over the batteries onto the mounting post and replace the hatch pin that secures it in place. Plug in the battery using the slots and bars molded into the plugs as a guide and your are ready to go!

Step 6

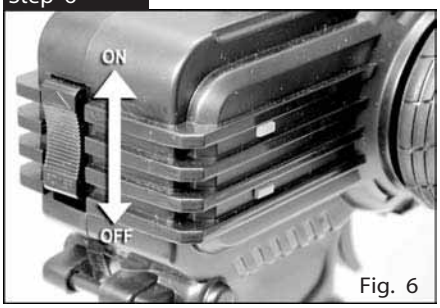


Fig. 6

Always turn on the transmitter first by sliding the switch on the left side upward. The small red and green lights to the left of the steering wheel should both light up. If not you need to checkfor low or in - correctly installed batteries.

Fig. 7

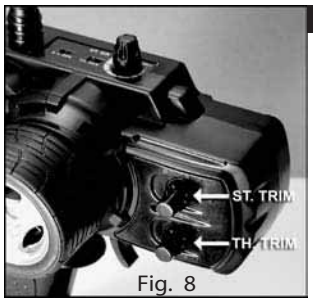


Fig. 8

Step 7

Tu rn on the Mini-T by sliding the switch on the right side of the receiver forward (Fig 5.) as noted on the side of the switch. If the rear wheels turn, adjust the "TH.TRIM" knob (Fig.8) located to the lower right of the steering wheel until they stop. To go forward pull the trigger back. If you should need reverse, wait for the model to stop then push the trigger forward. When going forward the model should move in a straight line. If not, adjust the "ST.TRIM" (Fig.8) so that it tracks in a straight line without having to turn the steering wheel.

After you are done running, turn the Mini-T off FIRST by sliding the switch toward the back of the truck (Fig.5). After the model has been turned off, turn off the transmitter (Fig. 6). If you wish to clean your Mini-T, use compressed air and/or a soft paintbrush to remove dust and dirt. NEVER use chemicals or anything wet as it can cause damage to both the electronics and plastic parts.

AL WA YS
- Turn on the transmitter before the truck
- Use caution when running around peope
- Turn both the Mini-T and transmitter "off" when done
- Check the battery condition of the transmitter before running

NEVER
- Operate the Mini-T with low battery power
- Run the Mini-T through water or wet grass
- Use chemicals to clean the chassis
- Run the Mini-T without a gear cover

**www.teamlosi.com** **www.graupner.de**

# PREPARATIFS POUR LA VOITURE

**Note:** Avant de faire rouler votre nouvelle Mini-T, il est absolument nécessaire que vous lisiez entièrement les instructions d'utilisation pour éprouver le maximum de plaisir et éviter des dommages inutiles.

Schritt 1

Fig. 1

Retirez le porte-batterie de l'émetteur en glissant le couvercle du fond. Placez dedans 8 piles sèches Alcaline type AA. Veillez à respecter les polarités positive (+) et négative ( - ) marquées dans le porte-batterie. Remettez ce dernier en place en utilisant les moulages sur le fond comme guide et replacez le couvercle.

Schritt 2

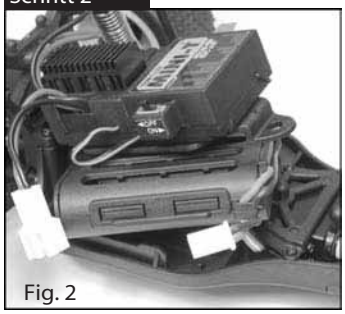


Fig. 2

Retirez le couvercle du porte-batterie de réception en pressant légèrement le rail de l'autre côté du clip de retenue. Placez dedans 4 piles sèches Alcaline type AA en veillant à nouveau au respect des polarités. Replacez le couvercle en veillant à ce que le clip de retenu se crante sur le rail de l'autre côté.

Schritt 3

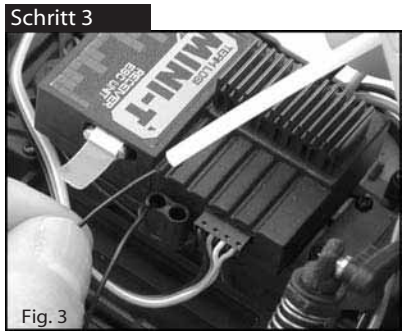


Fig. 3

Installez le porte-batterie avec la prise sur l'angle de la face droite. Laissez le récepteur/régulateur de vitesse reposer sur le porte-batterie dans les supports de montage et replacez le clips qui le fixe en place. Connecter la batterie en utilisant les fentes et les barrettes moulées sur les connecteurs comme guides et vous êtes prêt à rouler.

Schritt 4

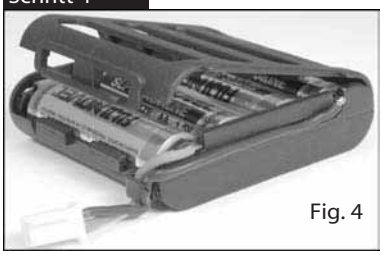


Fig. 4

Mettez toujours d'abord l'émetteur en contact en poussant l'interrupteur sur le côté gauche vers le haut. Les petits témoins rouge et vert sur la gauche du volant de direction doivent d'allumer tous les deux. Sinon, vérifiez si les piles de la batterie ne sont pas déchargées ou incorrectement installées.

Schritt 5

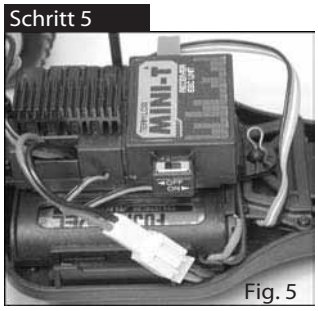


Fig. 5

Mettez le boîtier de batterie de manière à ce que la fiche se trouve devant à droite. Remettez la platine avec le variateur/récepteur sur les batteries sur le support et assurez-vous de les fixer avec les clips. Brancher la fiche mâle dans la fiche femelle comme cela est indiqué. Ainsi tout est fini et vous pouvez rouler !

Schritt 6

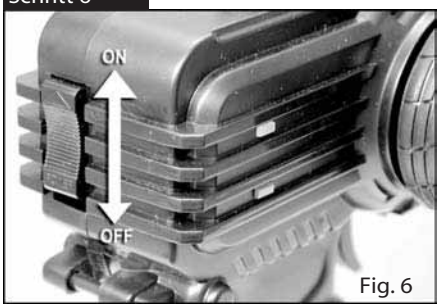


Fig. 6

Branchez toujours d'abord l'émetteur en poussant l'inter vers le haut. Les petits voyants lumineux rouge et vert sur le côté gauche de la radiocommande doivent s'allumer. S'ils ne s'allument pas, contrôlez si les batteries sont bien installées et chargées.

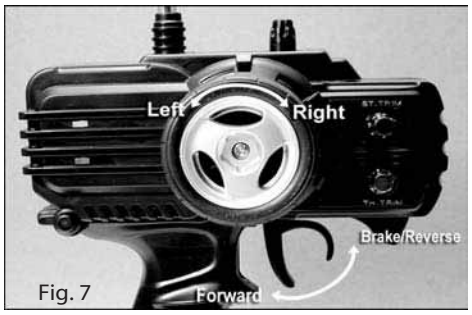


Fig. 7

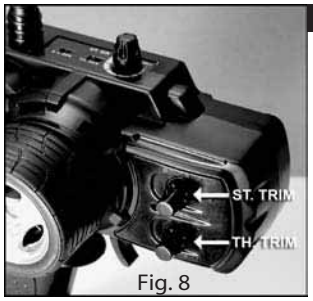


Fig. 8

Schritt 7

Mettez en contact la réception dans la Mini-T en poussant l'interrupteur sur le côté droit du récepteur vers l'avant (Fig. 4), comme marqué sur le côté de l'interrupteur. Si les roues arrière tournent, réglez le bouton "TH. TRIM" (Fig. 7) placé en bas et à droite du volant de direction, jusqu'à ce qu'elles s'arrêtent. Pour rouler en marche avant, poussez la gâchette des gaz vers l'arrière. Si vous voulez reculer, attendez que la voiture s'arrête et poussez la gâchette des gaz vers l'avant. La voiture doit rouler en ligne droite en marche avant. Sinon, réglez le "ST. TRIM" (Fig. 7) de façon à ce qu'elle roule en ligne droite, sans avoir à tourner le volant de direction.

Lorsque vous avez fini de rouler, coupez d'abord la réception dans la Mini-T en poussant l'interrupteur vers l'arrière de la voiture (Fig. 4). Coupez ensuite le contact de l'émetteur (Fig. 5). Si vous désirez nettoyer votre Mini-T, utilisez de l'air comprimé ou un pinceau souple pour retirer la poussière et les saletés. N'utilisez jamais de produits chimiques ou d'autres solvants qui pourraient endommager l'électronique et les pièces en plastique.

## TOUJOURS:

- Mettre en contact l'émetteur avant la réception
- Prendre des précautions en roulant à proximité de personnes
- Couper d'abord la réception et ensuite l'émetteur après avoir fini de rouler
- Vérifier l'état de la batterie de l'émetteur avant de rouler

## NEJAMAIS:

- Faire rouler la Mini-T avec des batteries déchargées
- Faire rouler la Mini-T dans des flaques d'eau ou sur de l'herbe mouillée
- Utiliser des produits chimiques pour nettoyer le châssis
- Faire rouler la Mini-T sans le couvercle de la pignonerie

**www.teamlosi.com** **www.graupner.de**

# TEAM LOSI MINI-T

**1/18TH SCALE RTR VERSION OF THE CHAMPIONSHIP WINNING XXX-T**

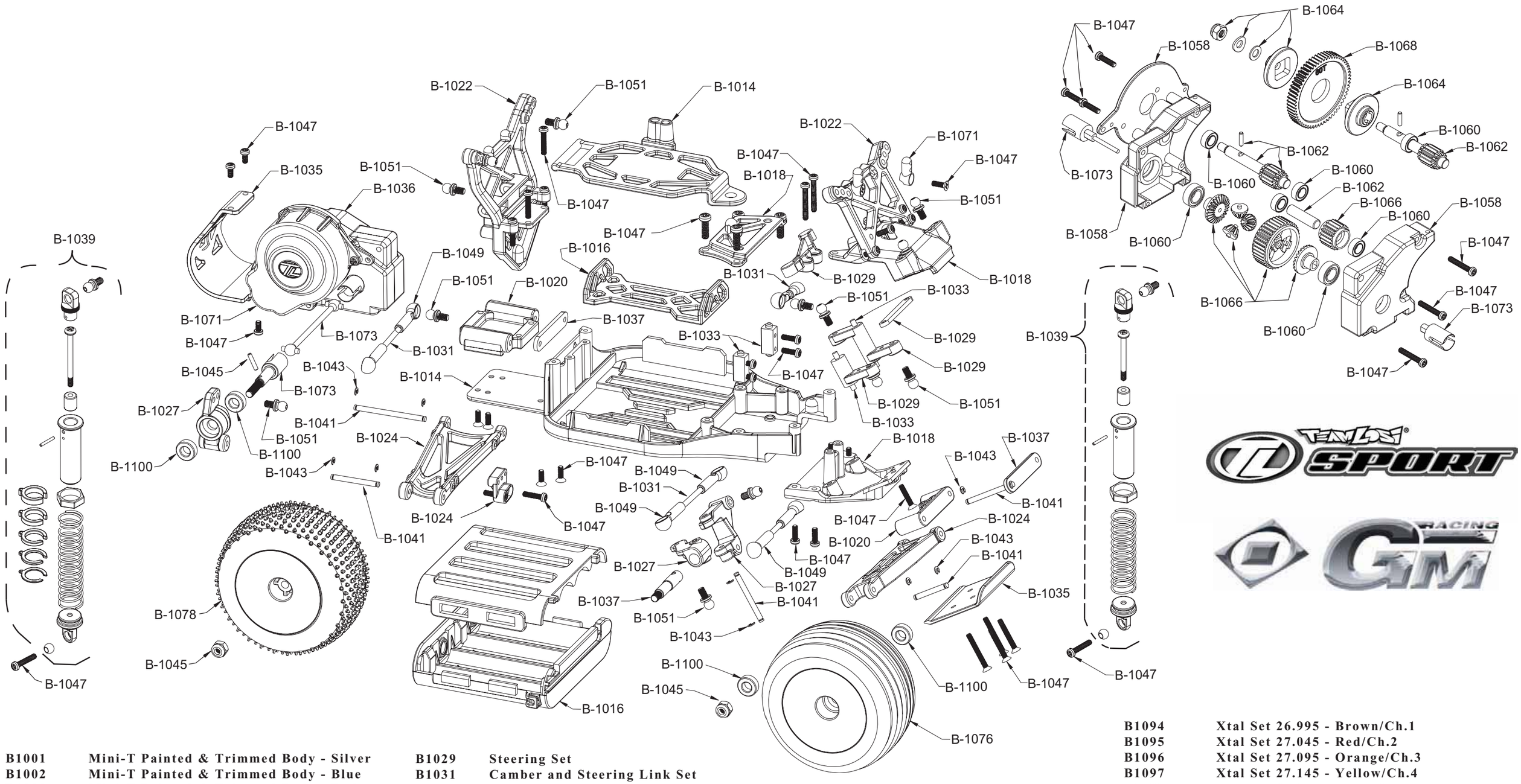
## PRICE LIST
## EXPLODED VIEW

TEAMLOSI® SPORT

www.teamlosi.com

GM RACING

www.gm-racing.de




| | |
|---|---|
| B1001 | Mini-T Painted & Trimmed Body - Silver |
| B1002 | Mini-T Painted & Trimmed Body - Blue |
| B1003 | Mini-T Painted & Trimmed Body - Red |
| B1004 | Mini-T Painted & Trimmed Body - Black |
| B1005 | Mini-T Painted & Trimmed Body - Yellow |
| B1006 | Mini-T Painted & Trimmed Body - Purple |
| B1008 | Mini-T Clear Body w/Masks & Stickers |
| B1010 | Mini-T Sticker Sheet |
| B1011 | Mini-T number Sheet |
| B1012 | Mini-T Jump Ramps (4) |
| B1014 | Main Chassis Set |
| B1016 | Battery Box Set |
| B1018 | Front Bulkhead, Kickplate & Brace |
| B1020 | F/R Pivot Block Set |
| B1022 | F/R Shock Tower Set |
| B1024 | F/R Suspension Arm Set |
| B1027 | Spindle, Carrier & Hub Set |
| B1029 | Steering Set |
| B1031 | Camber and Steering Link Set |
| B1033 | Servo Mount & Steering Pin Set |
| B1035 | Front Bumper & Motor Guard Set |
| B1037 | Front Axle & Pin Brace Set |
| B1039 | Damper Set (4) Assembled |
| B1041 | Suspension Pin Bag |
| B1043 | E-Clip Bag |
| B1045 | Wheel Nuts & Drive Pins |
| B1047 | Complete Screw Set |
| B1048 | Body Clips (10) |
| B1049 | Rod End Set (14) |
| B1051 | Ball Stud Set (10) |
| B1058 | Transmission Case & Motor Plate Set |
| B1060 | Transmission Ball Bearing Set (7) |
| B1062 | Transmission Shaft Set |
| B1064 | Slipper Hardware Set |
| B1066 | Gear Bag |
| B1068 | Spur Gear Bag |
| B1069 | Pinion Gear Bag |
| B1071 | Gear Cover & Body Post Set |
| B1073 | Outdrive, Dogbone & Axle Set |
| B1076 | Front Wheels & Tires (Pre-glued) |
| B1078 | Rear Wheels & Tires (Pre-glued) |
| B1084 | Transmitter |
| B1085 | Transmitter Antenna |
| B1087 | Receiver/Esc Unit |
| B1089 | Motor w/wires and plugs |
| B1091 | Servo (complete) |
| B1092 | Servo Gear Set |
| B1094 | Xtal Set 26.995 - Brown/Ch.1 |
| B1095 | Xtal Set 27.045 - Red/Ch.2 |
| B1096 | Xtal Set 27.095 - Orange/Ch.3 |
| B1097 | Xtal Set 27.145 - Yellow/Ch.4 |
| B1098 | Xtal Set 27.195 - Green/Ch.5 |

**OPTIONAL PARTS FOR THE MINI-T**

| | |
|---|---|
| B1100 | Ball Bearing Upgrade Set (Wheels & Hubs) |
| B1110 | Oil filled shock absorbers |
| B1150 | Front Wheels (pr): yellow |
| B1151 | Front Wheels (pr): Chrome |
| B1153 | Front Tires w/foam (pr): Directional Rib |
| B1160 | Rear Wheels (pr): yellow |
| B1161 | Rear Wheels (pr): Chrome |
| B1163 | Rear Tires w/foam (pr): Taper Pin |
| B1175 | F. Directionals and Chrome Wheels, glued |
| B1178 | R. Taper Pins and Chrome Wheels, glued |
| 98856 | Mignon Sanyo 1-N 2100mAh |
| 98834.6M | TL Mini-T Battery Pack 6N-1000 NiMh |